



Accueil des nouveaux membres

**PROGRAMME D'ACCUEIL ET D'INTÉGRATION
DES NOUVEAUX MEMBRES**

**Club de vélo de Jonquière
Mise à jour, le 26 mai 2008**



Accueil des nouveaux membres

Ce document, produit à partir de diverses sources dont principalement celles du Club de vélo Cyclorizon de Québec, a pour but d'enseigner les rudiments de la technique pour rouler en peloton.

THÈMES ABORDÉS :

1)	ON EST UN CLUB, ON ROULE EN GROUPE	3
2)	VITESSE DE CROISIÈRE VERSUS VITESSE MOYENNE	4
3)	L'AUTONOMIE DU CYCLISTE GRÉGAIRE	5
4)	LA SÉCURITÉ EN PELOTON	5
5)	LES DIX COMMANDEMENTS DES « PELOTONNEURS »	8
6)	LES TECHNIQUES DE SILLONNAGE	10
	A- Les relais	10
	B- La file simple et l'éventail	12
	C- La double file	14
7)	LES MONTÉES ET LES DESCENTES	18
	A- La montée	18
	B- La descente	19
8)	LES TRUCS DU MÉTIER	20



Accueil des nouveaux membres

1) ON EST UN CLUB, ON ROULE EN GROUPE

Rouler avec un club implique une discipline différente des sorties en solitaire :

- **on roule en groupe pour se retrouver entre amis**
- **mais aussi pour économiser de l'énergie et/ou améliorer ses performances**

En plus de l'effet d'entraînement non négligeable, rouler en peloton signifie que l'on profite de l'effort des cyclistes à l'avant qui affrontent de façon plus importante le vent que ceux qui les suivent. Lorsque la randonnée est menée correctement, l'effet d'aspiration dans le groupe peut aider à réduire de façon significative l'effort demandé à chaque cycliste (certains estiment la réduction à plus de 25%) comparativement à un effort en solitaire.

Dans tous les cas, **il ne faut jamais oublier que l'on pratique le vélo pour le plaisir**: si on choisit de rouler avec un groupe, on doit sacrifier une certaine liberté au profit d'une certaine efficacité. Aussi, pour que l'exercice demeure agréable, une cohésion doit exister dans le groupe. On ne le dira jamais assez : le groupe doit être solidaire de chacun de ses membres. **Si un cycliste est en difficulté, le groupe doit attendre cette personne ou lui porter assistance selon le cas.** On ne devrait jamais abandonner un cycliste à son sort sans être certain qu'un autre groupe suit à courte distance ou que ce cycliste est capable de retourner chez lui par ses propres moyens.

Dans cette optique, **il est important de bien choisir son groupe au départ de la randonnée** : si on choisit un groupe trop fort pour ses capacités, on risque de s'épuiser très rapidement et de ralentir tout le monde. Au contraire, si on choisit un groupe trop faible, on peut imposer un rythme trop élevé pour les autres cyclistes. Dans le Club, les vitesses des groupes sont annoncées au départ et un groupe devrait respecter la vitesse annoncée à moins que les conditions ne soient particulièrement favorables ou défavorables. Il vous revient de vous évaluer correctement et si vous êtes incertain de vos capacités, optez pour un groupe moins fort, quitte à rejoindre un autre groupe après la pause du midi ou lors de prochaines sorties.

L'important est d'être à l'aise dans le groupe que vous choisissiez : il n'y a pas de mal à essayer un nouveau groupe en autant que vous puissiez suivre son rythme. L'essai peut se faire autant dans un groupe plus lent que plus vite. Il n'y a pas de mal non plus à rester en position de queue si vous essayez un groupe plus fort. Avertissez vos compagnons de route que vous faites un essai et que vous préférez rouler en dernière position afin d'éviter un épuisement inutile qui pourrait s'avérer dangereux pour les



Accueil des nouveaux membres

autres cyclistes. Cette stratégie vaut autant pour votre groupe régulier : il n'est pas nécessaire de démontrer votre force en restant trop longtemps à la tête du peloton.

L'une des difficultés souvent rencontrée est le phénomène de fusion entre deux groupes dont la vitesse de croisière est différente. En ce cas, il revient à chacun de respecter la consigne en limitant notre vitesse à celle indiquée au départ. Si tout le monde respecte la consigne, les membres du groupe moins rapide laissent aller ceux du groupe plus rapide. Si, par ailleurs, un cycliste décide de se joindre aux plus rapides, il devrait en **aviser les membres et l'encadreur de son groupe, question d'éviter la confusion.**

2) VITESSE DE CROISIÈRE VERSUS VITESSE MOYENNE

Souvent, lors de discussions qui s'avèrent parfois très animées, des membres du Club (anciens ou nouveaux) sont amenés à se questionner sur les concepts de vitesse de croisière et de vitesse moyenne. Voyons ici de quoi il en retourne.

Vitesse de croisière : la vitesse de croisière est la vitesse à laquelle le groupe devrait évoluer sur terrain plat, sans vent notable. **Avant chaque randonnée, nous faisons l'appel pour former des pelotons selon la vitesse de croisière.** En principe, votre peloton ne devrait pas excéder la vitesse annoncée au départ, sauf bien sûr lors des descentes ou s'il y a de forts vents de dos. Ainsi, un peloton qui annonce qu'il va rouler à une vitesse de croisière de 25 km/h prend l'engagement de respecter cette vitesse pour toute la durée du parcours. Notons également qu'une période de réchauffement est souhaitable lors des premiers kilomètres : la vitesse sera alors moindre que la vitesse annoncée.

Vitesse moyenne : la vitesse moyenne fait référence à la distance parcourue divisée par la durée de la randonnée, sans les arrêts et les pauses (par exemple, la distance calculée en kilomètres divisée par le temps exprimé en heures, donnera des kilomètres/heure). C'est la mesure habituelle qu'on retrouve sur les compteurs. Notez que les compteurs sont souvent dotés d'une fonction qui arrête le calcul du temps lorsque le vélo n'est pas en mouvement. Ainsi, un peloton qui termine une randonnée avec une vitesse moyenne de 30 km/h aura souvent roulé à une vitesse de croisière supérieure (35 voire 37 km/h), pour compenser les moments où la vitesse est en deçà de 30 km/h (côtes, circulation, etc.).



Accueil des nouveaux membres

3) L'AUTONOMIE DU CYCLISTE GRÉGAIRE

Bon, on roule en groupe mais on demeure un individu. Bien que l'on bénéficie de l'aide du groupe en cas de pépin, il faut néanmoins prévoir les imprévus. Avant une randonnée, il faut s'assurer des points suivants :

- Votre vélo est en ordre : pneus bien gonflés et pas trop usés, freins et dérailleurs en ordre, etc.;
- Vous disposez d'une trousse de réparation de base : pompe, chambre à air, rustines, quelques clés hexagonales;
- Vous avez le parcours (et vous savez lire une carte!);
- Vous avez suffisamment de ravitaillement : eau, bar énergétique;
- Vous avez un peu d'argent (toujours utile) et des pièces d'identités (carte d'assurance-maladie).

4) LA SÉCURITÉ EN PELOTON

Rouler en peloton implique des risques, et aussi il faut faire preuve d'une grande prudence lors de cet exercice. Les risques sont d'autant plus élevés que nous devons partager la route avec des automobilistes. Aussi, **il est du devoir de chaque cycliste d'assurer non seulement sa sécurité personnelle mais aussi celle du groupe.**

Commençons d'abord par un rappel des principaux points du code de la sécurité routière qui s'appliquent plus spécifiquement aux cyclistes :

- **Respecter la signalisation** (arrêts, feux rouges, etc.);
- Signaler ses intentions (arrêts, virages à gauche ou à droite) en utilisant les signes suivants:



Accueil des nouveaux membres



Arrêt

Virage à gauche

Virage à droite

- Emprunter la voie cyclable lorsque la chaussée en comporte une (à noter qu'il n'est pas obligatoire d'emprunter une piste cyclable qui ne fait pas partie de la route);
- Circuler à la file quand vous roulez en groupe. Un maximum de 15 cyclistes à la file est permis (**le Club limite les pelotons à 8 cyclistes**);
- Rouler dans le sens de la circulation;
- Il est interdit de circuler entre deux rangées de véhicules immobilisés ou en mouvement;
- Il est interdit de circuler sur un trottoir.

Ceci étant dit, la communication au sein du peloton est probablement l'aspect qui augmente le plus la sécurité du groupe. **Il est du devoir des cyclistes en tête de peloton d'indiquer leurs intentions (arrêt, relais, changement de direction) ainsi que les dangers imminents (en particulier les trous et les objets qui jonchent le sol)**. Les indications se font en général par des signes puisqu'il est plus difficile d'entendre les consignes en queue de peloton avec le vent dans les oreilles!

De plus, avant d'effectuer une manœuvre, il est important de s'assurer qu'elle est sécuritaire pour le groupe : par exemple, avant de changer de voie ou de faire un relais, il faut préalablement regarder si la voie est libre.

Une grande partie des randonnées du Club se déroulent en ville ou en banlieue. Voici donc quelques conseils qui s'appliquent plus particulièrement à la conduite en zone urbaine :

- **Ne roulez jamais à l'extrême droite de la chaussée**, mais conservez plutôt un espace suffisant pour avoir une marge de manœuvre lors d'un imprévu;
- **Gardez un espace suffisant avec les voitures garées** : dès qu'on s'approche d'une portière, il est judicieux d'imaginer qu'elle va s'ouvrir!



Accueil des nouveaux membres

- **Laissez le champ libre aux véhicules déjà immobilisés à un carrefour pour respecter les priorités.** Ne les empêchez pas de repartir, masquant leur visibilité et en les mettant mal à l'aise par votre proximité;
- **À un feu rouge ou à un arrêt, demeurez derrière les voitures déjà arrêtées.** Si vous passez dans la voie de gauche (pour un virage à gauche au feu), ne dépassez pas les voitures en attente dans la même voie. Restez derrière. Comportez-vous comme si vous étiez un automobiliste.
- **Ne dépassez JAMAIS par la droite un véhicule en mouvement, même au ralenti : restez derrière.** Avec le virage à droite sur feu rouge (VDFR) ce sera encore plus important.

Voici un autre conseil : **évit**ez de répondre aux invectives des automobilistes. C'est une perte de temps et ça peut vous causer des ennuis en plus de mettre en jeu la sécurité des cyclistes à l'avant. Les conducteurs de véhicules automobiles ne sont pas tous désagréables, aussi nous pouvons tirer profit de la courtoisie des automobilistes qui sont aimables envers nous, en les saluant et en leur souriant. La réputation du Club (et des cyclistes en général) est intimement liée à la courtoisie envers les conducteurs automobiles et nous devons faire des efforts afin de préserver leurs bons sentiments à notre égard.

Si vous croyez qu'un cycliste de votre groupe a un comportement dangereux ou qu'il roule mal, il est de votre devoir de l'en informer de façon diplomatique : tout individu veut s'améliorer et il acceptera la critique si elle est bien présentée : soyez constructif dans votre façon de vous exprimer et ainsi tout le monde sera gagnant!

Si vous dépassez un peloton plus lent, avertissez-les de votre présence afin de ne pas les surprendre. Saluez-les également : c'est plus sympa que des grimaces!

Si vous descendez de votre vélo, dégagez la route : rien n'est plus gênant, voire même dangereux, que de rester en bordure de la route lors d'un arrêt. Lorsque vous vous arrêtez, et spécialement en groupe, assurez-vous de déplacer complètement votre vélo hors de la chaussée.

Note concernant le VDFR

Le printemps 2003 est marqué par l'arrivée au Québec du virage à droite sur feu rouge (VDFR). Désormais, le conducteur peut effectuer un virage à droite au feu rouge après avoir fait un arrêt complet et avoir cédé le passage aux véhicules et cyclistes déjà engagés dans l'intersection.



Accueil des nouveaux membres

On peut donc anticiper quelques situations auxquelles il faudra s'ajuster comme peloton cycliste. On sait déjà que les cyclistes ont le droit de circuler à droite de la route et qu'ils sont soumis aux mêmes règles que les automobilistes. On sait aussi qu'un principe fondamental pour la sécurité est de «voir et être vu».

- **Situation feu vert** : vous roulez en tête de peloton à l'approche d'un croisement et vous avez le feu vert pour continuer; les autres véhicules sont donc à l'arrêt en attente de leur tour. Erreur, car en avant sur votre droite il y a un véhicule qui s'élançe pour faire un VDFR. Évidemment vous avez la priorité, mais il faudra pour cela que le conducteur vous voit venir et qu'il anticipe votre vitesse. Donc à vous de voir et de vous assurer d'être vu!
- **Situation feu rouge** : pour le conducteur, le danger lors du VDFR vient principalement de la gauche. C'est donc à gauche qu'il regardera tout en tournant à droite: il est impossible pour lui de voir le peloton qui est en train de se faufiler à sa droite. De là, le danger de se faire coincer entre le trottoir et le véhicule. Il ne faut donc jamais doubler par la droite le premier véhicule à l'arrêt au feu rouge. On ne peut pas être vu, donc on garde ses distances.

Tant qu'à y être, rappelons qu'on ne double jamais par la droite un véhicule en mouvement. On ne sait jamais s'il ne va pas soudainement tourner dans une entrée et ainsi vous coincer. De plus, dès qu'on a commencé à le doubler, impossible de voir son clignotant ce qui lui donnera bonne conscience quand il viendra vous voir à l'hôpital...

5) LES DIX COMMANDEMENTS DES « PELOTONNEURS »

Nous verrons plus loin les différentes techniques pour rouler en peloton. Ce chapitre décrit surtout l'attitude que l'on devrait avoir en peloton et s'adresse autant aux nouveaux qu'aux « experts » :

1. **Gardez la tête haute, ne fixez pas la roue directement en avant de vous.**
Soyez conscient de ce qui se passe loin en avant (déviation de la route, trous, trafic, lumières, etc.) et regardez au-dessus de l'épaule de la personne qui vous précède.
2. **Soyez régulier et prévisible : roulez sans donner de coups** et évitez tous les gestes brusques (déviations, freinages). Autant que possible, pédalez en tout temps.



Accueil des nouveaux membres

3. **Gardez votre ligne (trajectoire)** : suivez la roue en avant, mais pas de trop près. Laissez-vous de la place pour réagir.
4. **Roulez carrément derrière ou à côté d'un autre cycliste**, mais évitez d'engager votre roue avant à côté de sa roue arrière. Cette position vous laisse très vulnérable à une chute si celui qui vous précède change de ligne
5. **Annoncez vos intentions à l'avance**, de préférence par des gestes. Les cyclistes qui vous suivent ont la responsabilité de relayer vos intentions au reste du peloton.
6. **Annoncez les imperfections de la route ou autres dangers suffisamment à l'avance** : parlez calmement et évitez de crier inutilement. Si vous n'avez pu voir un trou à temps, passez dedans sans ralentir : si vous changez brusquement de trajectoire pour éviter ce trou, il y a de grandes chances que les cyclistes derrière vous chutent!
7. **Les premiers de tête ont la tâche de prendre soin du peloton** : ils doivent surveiller les mouvements suspects, les autos stationnées en bordure de la route, les animaux, etc. Ils doivent aussi vérifier que la voie est libre avant de changer de direction. Il est de bon aloi en tête de peloton d'annoncer les véhicules qui rencontrent et à la queue du peloton, les véhicules qui vont dépasser.
8. **Roulez à une vitesse qui convient au plus faible du peloton**. Si vous trouvez que la vitesse du peloton est trop élevée, n'hésitez pas à le faire savoir en demandant au peloton de modérer ses ardeurs. L'inverse est aussi vrai : si vous croyez vous être trompé de calibre, rétrogradez vers un peloton plus lent.
9. **Passez le relais avant d'être épuisé** : on évite ainsi les risques d'accidents et on s'assure de pouvoir s'accrocher facilement à la queue du peloton.
10. **Buvez ou mangez dans un peloton seulement lorsque les conditions le permettent:**

Le peloton est régulier et prévisible;

- Vous pouvez conduire aisément votre vélo d'une seule main;
- Votre nourriture est déjà prête à manger (sac ouvert, banane épluchée!?, etc.);

Sinon, attendez d'être en queue de peloton.



Accueil des nouveaux membres

6) LES TECHNIQUES DE SILLONNAGE

A- Les relais

B- La file simple et l'éventail

C- La double file

Au Québec, on devrait dire que la file indienne est la seule formation permise : en effet, le code de la sécurité routière force les groupes de cyclistes à rouler en file indienne (maximum de 15 cyclistes, le Club limite les pelotons à 8 cyclistes). Nous présentons ici plusieurs techniques mais souvenez-vous que seule la file simple est permise. Les autres techniques, doivent être faites dans des conditions optimales (trafic réduit ou route peu achalandée). Notez que le Club ne se porte pas garant des cyclistes qui expérimentent ces autres techniques.

Les randonnées en groupe constituent la principale activité du Club. Le but de ces randonnées est de permettre au groupe de se déplacer en formation alignée (sillonnage), de façon à ce que chaque cycliste dépense le moins d'énergie possible. Par exemple, lorsque vous roulez entre 25 et 30 km/h, 80 % de l'énergie que vous dépensez sert à combattre la force de frottement de l'air. Aussi, le cycliste qui roule à l'avant du groupe combat la résistance de l'air, permettant aux autres cyclistes de bénéficier d'un courant d'air aspirant. Pour profiter de cet avantage, vous devez rouler près de la personne devant vous, idéalement dans un espace compris entre 15 cm et 60 cm. À plus d'un mètre et quart de distance, l'effet de sillonnage est diminué de beaucoup et à une longueur de vélo, il n'y a pratiquement plus de sillon (aussi bien rouler seul). Se maintenir aussi près les uns des autres demande beaucoup de concentration et ne peut être pratiqué que par ceux qui ont de bons réflexes et plusieurs kilomètres d'expérience en sillonnage.

Fait important à considérer : les cyclistes ne sont pas tous à l'aise à rouler en formation serrée. Utilisez ces techniques seulement lorsqu'elles sont appropriées au type de randonnée que fait votre groupe. Certains ne les utiliseront qu'à l'occasion de vents forts, quelques-uns simplement pour faire changement, et d'autres en tout temps. L'important est de les connaître, et de savoir en faire bon usage.

A- Les relais

Avant de parler de techniques de sillonnage, il est important de mettre en évidence l'importance du relais.



Accueil des nouveaux membres

La première règle à suivre est de vérifier si un véhicule s'en vient par l'arrière ou par l'avant:

- Si un véhicule arrive par devant, il est risqué de passer le relais, car un véhicule arrivant par l'arrière, et qui aurait l'idée de dépasser le peloton, serait en difficulté;
- Si un véhicule arrive par l'arrière et que vous vous tassez à droite soudainement pour passer le relais, les risques sont grands que ce véhicule frôle les membres du peloton (au mieux) ou frappe certains membres du peloton (au pire).

La seconde règle à respecter est d'éviter de passer le relais dans une courbe ou une côte : en effet, dans de telles conditions, il est impossible de savoir si des véhicules arrivent en sens inverse. Le meilleur endroit pour passer le relais est la ligne droite, dégagée de tout trafic. De plus, passer un relais dans une côte signifie presque assurément que vous vous ferez larguer : vous êtes en effet fatigué et des forces fraîches vont attaquer la côte à un rythme que vous aurez beaucoup de mal à soutenir. Passez donc le relais bien avant la côte ou mieux encore, imposez votre rythme plus lent au peloton.

Troisième règle : n'attendez pas d'être épuisé avant de céder votre place. En effet, quand vous arrivez en queue de peloton, il faut toujours fournir un effort pour se raccrocher. Si vous n'avez plus de forces, vous aurez du mal à suivre le peloton et vous risquez de vous faire larguer! Lors de forts vents, un relais à toutes les minutes n'est pas inhabituel. Vous pouvez aussi vous entendre avec les membres de votre peloton sur une distance pour les relais (500 m ou 1 km).

Si la voie est libre, indiquez, par un geste ou de vive voix que vous avez l'intention de passer le relais. Tassez-vous vers la droite et laissez-vous glisser jusqu'à l'arrière du peloton tout en continuant à pédaler afin de pouvoir réintégrer facilement le peloton. Soyez vigilant car il faut parfois fournir un effort important pour s'accrocher au peloton qui roule plus vite que vous! Le dernier cycliste du peloton devrait vous dire qu'il est le dernier vous permettant ainsi de vous insérer rapidement derrière lui.

Si une voiture arrive alors qu'un relais est en cours, laissez immédiatement le cycliste relayeur réintégrer le peloton.

Lorsque vous prenez la tête du peloton, svp gardez le même rythme et la même vitesse : pensez à celui qui vient de passer le relais, qui est probablement fatigué et qui devrait fournir un plus grand effort pour se raccrocher au peloton si celui-ci accélérât tout à coup. Si vous estimez que la vitesse moyenne du peloton doit augmenter, allez-y



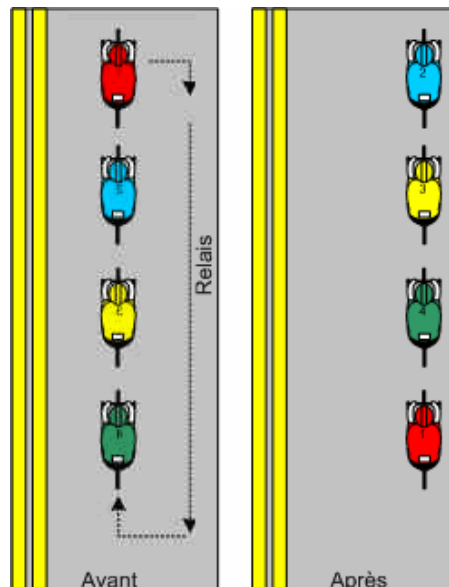
Accueil des nouveaux membres

très graduellement. Soyez également attentif à la réaction de vos compères : ça ne sert à rien de les brûler pour finalement se retrouver seul à l'avant!

Si vous êtes vraiment épuisé et que vous voulez néanmoins continuer avec votre peloton, restez à l'arrière du peloton et, lorsqu'un relayeur arrive à votre niveau, indiquez-lui de passer devant afin de rester le dernier du groupe.

B- La file simple et l'éventail

Il existe plusieurs types de formations alignées selon lesquelles nous pouvons rouler. La plus usuelle (et la seule légale) est la **file simple**. Celle-ci implique de rouler à la file indienne (en laissant un espace d'environ 30 cm entre les vélos), derrière un seul cycliste qui entraîne le groupe, et qui se replie ensuite vers l'arrière du peloton. C'est la meilleure formation à utiliser sur les routes étroites ou achalandées. **Au Club de vélo de Jonquière, les relais se font par la droite**, de façon à protéger le relayeur de la circulation.

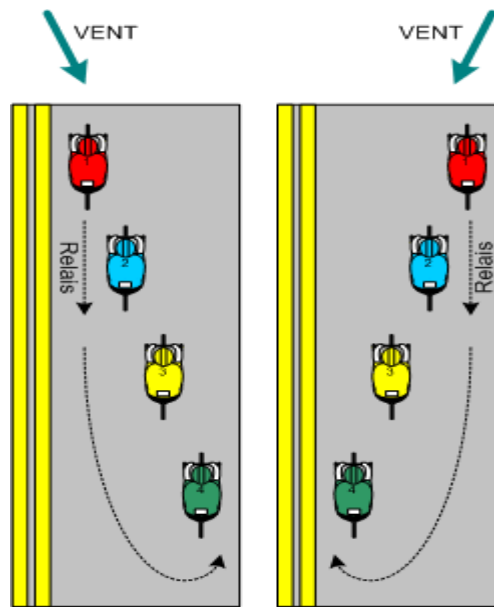


File indienne simple



Accueil des nouveaux membres

Par vent de côté, il est préférable de former un **éventail**, plutôt que de rouler en file indienne, tout en évitant bien sûr d'utiliser toute la chaussée. Si le vent vient de la droite, le cycliste de tête se place à l'extrême droite de la chaussée. Si le vent vient de la gauche, le cycliste de tête se place près du centre de la route. Tous les cyclistes roulent assez près les uns des autres en plaçant leur roue avant à mi-chemin de la roue arrière de celui qui les précède. Il est particulièrement important de garder une ligne de roulement la plus droite possible et d'éviter tous déplacements transversaux brusques. Si vous vous déplacez transversalement, le cycliste qui vous suit sera obligé de faire la même chose, mais avec possiblement un déplacement un peu plus prononcé que le vôtre. Cet effet d'amplification du déplacement peut donner des sueurs froides à ceux qui sont à la queue de l'éventail.



Formation en éventail

La formation en éventail ne fonctionne pas bien lorsque le groupe est trop gros (plus de 7 ou 8 cyclistes). Les derniers, à la queue de l'éventail, sont alors en bordure de route et ne peuvent pas profiter du sillon de ceux qui les précèdent. Il est alors préférable de faire deux éventails ou mieux encore, de faire la roue (voir point suivant).

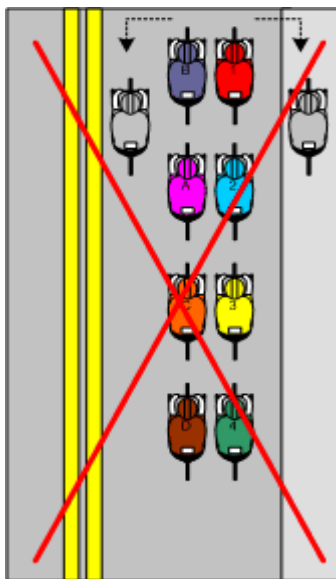


Accueil des nouveaux membres

C- La double file

Telle que mentionné précédemment, il n'est pas permis au Québec de rouler en double. C'est pourquoi on réservera cette pratique à des routes très peu fréquentées et dans des conditions idéales (bonne visibilité, chaussée en bon état, etc.). Curieusement, rouler en double peut être très sécuritaire : en effet, la taille du peloton commande aux automobilistes un certain respect lors du dépassement. L'exercice peut cependant être périlleux, particulièrement si des voitures arrivent dans les deux directions à la hauteur du peloton. **Faites donc preuve de jugement et revenez à la file simple dès que les circonstances l'exigent.**

La chose à ne pas faire lorsque vous roulez en double est de céder la tête simultanément vers la gauche et la droite : pendant le relais, quatre cyclistes occupent la voie, ce qui d'une part est très dangereux, et qui d'autre part oblige le peloton à dévier vers le centre de la chaussée pour dépasser le cycliste à l'extrême droite.

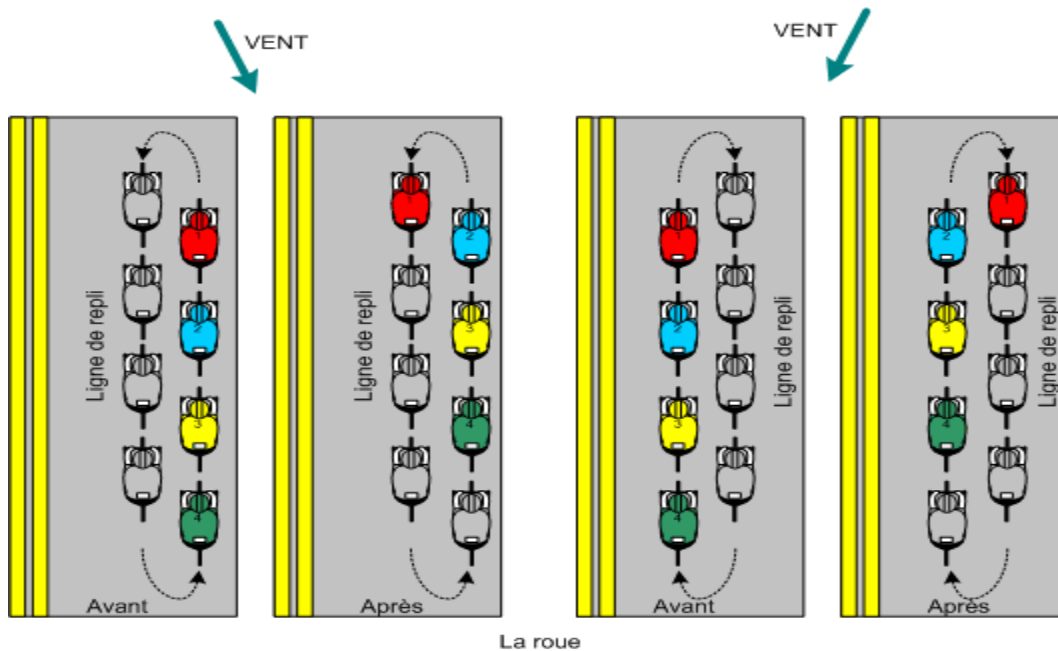


Manœuvre à éviter



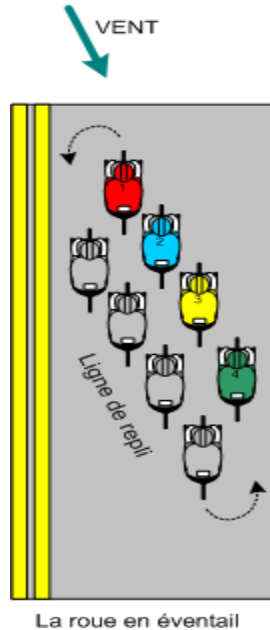
Accueil des nouveaux membres

La façon la plus naturelle de passer les relais lorsque vous roulez en double est de faire **la roue**, soit par la gauche, soit par la droite, selon les vents dominants. À tour de rôle, chaque cycliste prend la tête, aussitôt que le cycliste qui le précède se range pour se replier vers l'arrière. Cette formation est donc constituée de deux files de cyclistes : une file qui entraîne le groupe (la ligne d'avancée), et une file qui roule un peu plus lentement et se laisse déporter vers l'arrière (la ligne de repli). Cette technique est souvent très exigeante puisque le peloton est en mouvement perpétuel : les relais sont par conséquent très courts (15 secondes). Les vitesses que vous pouvez atteindre dans de tels groupes peuvent être impressionnantes, mais les cyclistes doivent être expérimentés pour pratiquer cette technique.



lub élo onquièrè

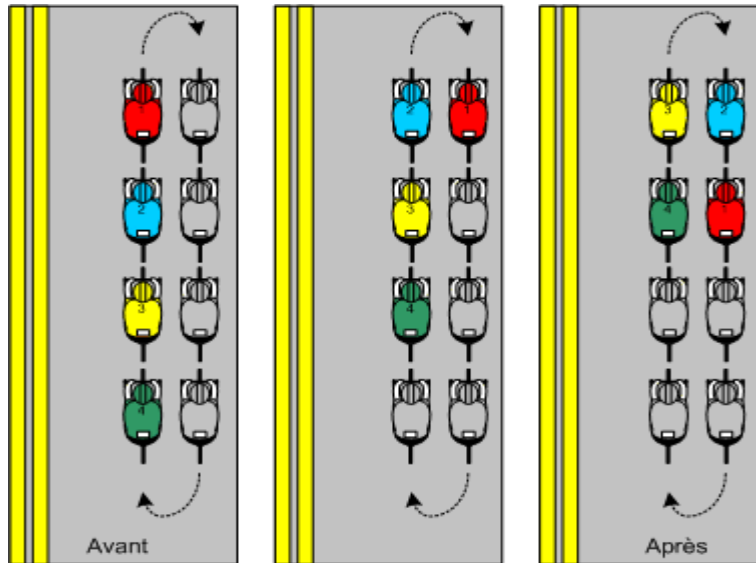
Accueil des nouveaux membres



La double rotation est une variante plus « relaxe » de la roue : les deuxième et troisième cyclistes de la file de gauche prennent « en même temps » la tête du peloton. Ceux-ci vont rester quelque temps en tête, puis les deux autres cyclistes qui les suivent dans la file de gauche vont les remplacer. Ainsi, il y a toujours deux cyclistes reposés qui prennent la tête. Pour effectuer un relais, le cycliste de gauche avertit son voisin et accélère légèrement pour se mettre en avant de lui. Le cycliste qui le suit fait la même manœuvre lorsqu'il arrive en tête. Notez que cette technique peut également se pratiquer par la droite.



Accueil des nouveaux membres



Double rotation : les cyclistes 2 et 3 prennent la tête

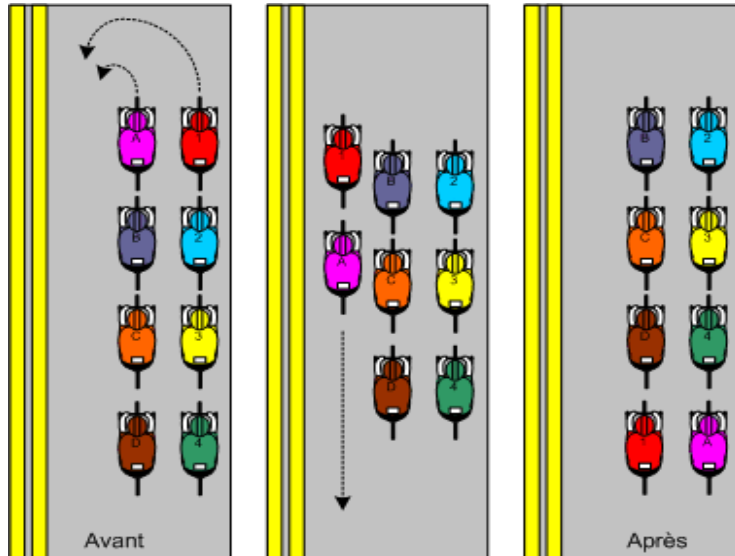
Un point à surveiller particulièrement est l'accélération non intentionnelle du groupe, lorsque les deux nouveaux meneurs s'avancent en tête de la formation. Il est primordial pour les deux nouveaux meneurs de rétablir le tempo original, une fois qu'ils ont pris place à l'avant. Les cyclistes de la ligne de repli ne devraient jamais ralentir pendant un changement de meneurs.

Le double relais avec inversion est une autre technique parfois utilisée pour passer le relais en file double. Elle présente l'avantage d'alterner de voie : ainsi, peu importe la direction du vent, chaque cycliste sera en alternance dans une ligne protégée du vent.

Le cycliste de droite en tête de peloton accélère pour devancer son voisin et se mettre à sa gauche. Ce dernier « prend sa roue » et les deux cyclistes se laissent dépasser par le peloton. Ils se rangent ensuite derrière les derniers cyclistes en étant inversés par rapport à leur position de départ. Comme cette manoeuvre implique d'être trois rangées de vélo à un moment donné, nous ne recommandons pas l'utilisation de cette technique dans le Club. Il se peut cependant que cette méthode soit utilisée si vous roulez avec d'autres clubs.



Accueil des nouveaux membres



Double relais avec inversion

7) LES MONTÉES ET LES DESCENTES

- A- La montée
- B- La descente

A- La montée

On dit souvent qu'il y a deux types de cyclistes : les rouleurs et les grimpeurs. En effet, il est toujours surprenant de voir des cyclistes infatigables dans la plaine se faire dépasser par tous et chacun à la moindre petite bosse. Il faut dire que dans les côtes, le poids du cycliste peut faire toute la différence (l'inverse se vérifie également lors de la descente!).

Comme il est difficile de rester regroupé lors d'une montée, le peloton doit se discipliner : les plus rapides peuvent ralentir en haut de la côte, mettre le pied à terre pour attendre les autres ou encore redescendre une partie de la côte pour encourager les moins forts. **Dans tous les cas, le peloton doit retrouver graduellement son rythme de croisière après la côte.**

Les grimpeurs plus rapides ne doivent jamais dépasser par la droite les cyclistes plus lents. Annoncez vos intentions et dépassez toujours par la gauche. Surtout, ne passez jamais au-delà de la ligne médiane de la route.



Accueil des nouveaux membres

Pour bien réussir votre montée, sachez gérer votre effort en évaluant la côte à l'avance. Restez assis le plus longtemps possible et n'attendez pas d'être épuisé avant de changer de braquet. Le rythme idéal dans une montée devrait être celui qui permet un effort suffisamment grand pour atteindre le sommet assez rapidement, tout en vous procurant un certain bénéfice d'entraînement.

Le secret pour réaliser une montée régulière sans trop de peine consiste à appliquer toute la puissance sur les pédales pendant la rotation entière. De la même façon que vous poussez sur les pédales, vous devriez les tirer vers l'arrière et vers le haut, pour ensuite les pousser à nouveau vers l'avant et vers le bas (la technique du pédaler rond). Gardez le haut de votre corps et vos bras détendus, vos mains posées sur les manettes pour dégager au maximum votre thorax. Concentrez-vous afin de respirer régulièrement et profondément, en vous efforçant de trouver le même rythme que votre coup de pédale.

Lorsque vous ne pouvez plus appliquer suffisamment de puissance pour maintenir votre cadence, il est temps de vous lever sur vos pédales; on appelle cela monter en danseuse. Vous pouvez également vous lever occasionnellement pendant les longues montées, même si vous n'avez pas besoin de le faire, simplement pour étirer vos jambes. En vous levant, vous pouvez changer pour un braquet plus élevé et ainsi maintenir la même cadence que vous aviez lorsque vous étiez assis. Dans la même logique, utilisez un braquet plus facile au moment de vous asseoir. Bien entendu, la montée en danseuse est généralement plus énergivore et on ne peut espérer faire une longue montée ainsi.

B- La descente

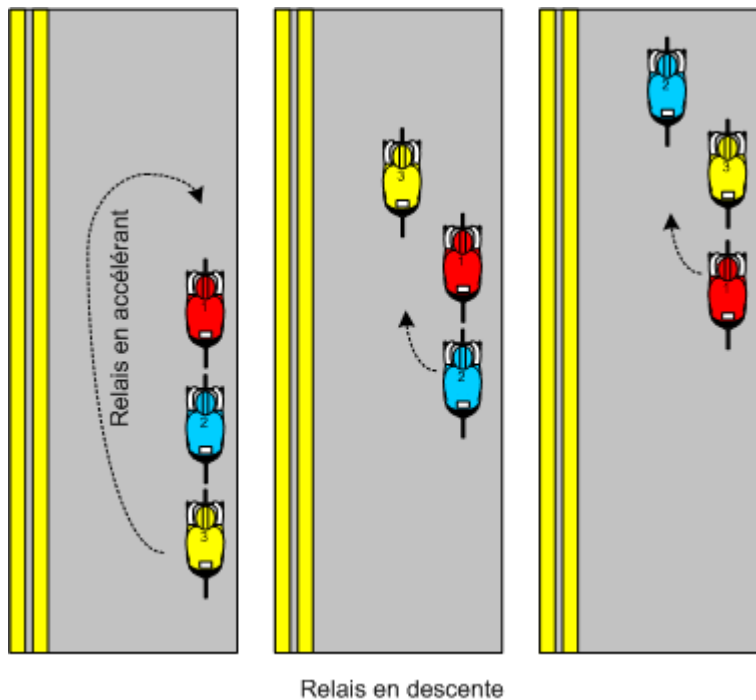
Dans les descentes, vous devriez vous éloigner légèrement les uns des autres. À l'avant, le meneur doit **adopter la position la plus aérodynamique possible et continuer à pédaler.** Les cyclistes derrière lui devraient freiner légèrement, ou se laisser volontairement ralentir par le courant d'air afin d'éviter de dépasser les cyclistes à l'avant. Reformez le groupe à nouveau au bas de la pente.

Il est également possible d'effectuer des relais dans les descentes mais cette technique ne devrait être pratiquée que par des cyclistes d'expérience dans des conditions idéales (descente en ligne droite sans trafic). De plus, seulement trois ou quatre cyclistes devraient participer à cette manœuvre. Comme la vitesse est élevée et que l'effet



Accueil des nouveaux membres

d'aspiration est grand, c'est le dernier cycliste de la file qui va accélérer pour ainsi dépasser le premier dans la file. La rotation continue ainsi jusqu'au bas de la côte à une fréquence relativement élevée. La vitesse atteinte peut être impressionnante et aussi faut-il faire preuve d'une grande prudence.



8) LES TRUCS DU MÉTIER

Voici quelques conseils pour rouler :

La cadence de pédalage idéale se situe aux alentours de 80 à 90 tours minutes (100 à 110 si vous êtes un cousin de Lance Armstrong). Si vous n'avez pas la cadence sur votre compteur, comptez le nombre de fois que votre genou droit monte dans un intervalle de 15 secondes et multipliez par quatre. Plus vous serez capable de tenir une cadence élevée, meilleures seront vos relances. Bien entendu, votre cardio sera plus



Accueil des nouveaux membres

sollicité ! Pour les amateurs de chiffres absolus, sachez que la cadence moyenne des coureurs pro est de 92 rpm : notez qu'il s'agit d'une moyenne sur une étape et qu'il y a peu de variation entre les coureurs.

Pédalez tout le temps : même dans les descentes! Vous aurez ainsi un rythme plus constant ce qui sera certainement apprécié des cyclistes qui vous suivent.

Pédalez « rond » : apprenez à pousser et tirer en même temps sur les pédales. Avec des fixations automatiques et de bonnes chaussures, vous serez étonné de la puissance que vous pouvez développer.

Apprenez à tenir le guidon d'une seule main tout en restant stable : vous serez ainsi en mesure de boire en roulant.

Hydratez vous régulièrement : buvez avant d'avoir soif. Si vous avez soif, vous êtes déjà déshydraté! Apportez de préférence un bidon de boisson énergétique et un bidon d'eau. Dans le même ordre d'idée, **mangez avant d'avoir faim**. Votre dépense énergétique est énorme, surtout si vous faites 4 ou 5 heures de vélo. De plus, n'oubliez pas que le repas le plus important est le souper de l'avant veille.

Ne partez pas une randonnée en trombes : laissez le temps à votre peloton de se réchauffer (10 - 15 minutes) avant d'atteindre la vitesse de croisière annoncée.

Finalement, soyez zen et profitez au maximum du paysage !

Club de vélo de Jonquière
26 mai 2008