



# CCCP

## Formation Théorique



Club Cycliste Cycle Pop

27 avril 2011

## Table des matières

Table des matières.....	2
Introduction.....	3
Choix des catégories .....	3
Comportement en peloton et responsabilités de chacun .....	4
Sécurité .....	5
Signaux dans le peloton. ....	6
Le sillonnage.....	7
Le sillonnage cycloportif versus le sillonnage compétitif.....	7
Technique et sillonnage .....	8
Les relais .....	10
Relais deux par deux bilatéral.....	11
Relais deux par deux en ligne .....	11
Relais par roulement .....	12
Programme d'exercices pratiques pour cycloportifs .....	13
Quoi apporter lors des sorties .....	14
Recette de boisson énergétique.....	15

## Introduction

Ce document vise à transmettre quelques informations de base concernant la pratique du vélo au sein du club. Il est important que tout le monde s'entende sur la façon de rouler ensemble et que les responsabilités de chacun soient claires et bien définies.

## Choix des catégories

Le prologue de début de saison a pour but de vous aider à choisir un groupe de vitesse. Le choix n'est pas définitif et vous pouvez changer de groupe à tout moment au cours de la saison. Si vous n'êtes pas certain de votre catégorie, débutez avec un groupe plus lent. Vous pourrez changer de groupe au fur et à mesure que vous devenez plus fort, plus habile et plus confiant.

- **Rouler avec un groupe plus lent**

Un membre peut se joindre à un groupe plus lent que le sien. Il doit cependant respecter la limite de vitesse du groupe et éviter de faire exploser le peloton.

- **Rouler avec un groupe plus rapide**

Un membre peut se joindre à un groupe plus rapide que le sien. Il doit s'identifier au chef de peloton. Le groupe ne sera alors pas tenu de vous attendre si vous êtes distancé. Attention à ne pas dépasser vos limites. Lorsque vous roulez à bloc, votre concentration est affectée et c'est souvent à ce moment qu'il se produit des accidents. Si vous sentez que vous êtes à la limite, attendez l'autre groupe.

Idéalement, un peloton ne devrait pas dépasser 12 cyclistes. Au-delà de ce nombre, il faudrait penser à faire 2 groupes. (plus sécuritaire et moins d'effet élastique).

### **Si le groupe n'est pas assez rapide pour vous**

Rouler en groupe n'est pas un contre la montre par équipe! Évitez d'augmenter la vitesse et de faire exploser le peloton lorsque vous prenez le relais. Si vous en voulez plus, sortez du peloton et annoncez un sprint. Ceux qui veulent vous suivre pourront le faire, les autres conserveront la vitesse. Après le sprint, ralentissez et réintégrez le peloton.

## Comportement en peloton et responsabilités de chacun

Afin d'avoir du plaisir à rouler en peloton, il est essentiel de définir les responsabilités de chaque membre du peloton.

### **Chef de peloton** (accompagnateur responsable de la sortie)

- Doit connaître le trajet de la sortie.
- Il assure une période de réchauffement au début de la randonnée (10 minutes)
- Désigne un autre accompagnateur dans le cas où le groupe doit être scindé en deux.
- S'assure qu'il y a un cellulaire par groupe en cas d'urgence

### **Chef de file** (Premier(s) cycliste(s) en avant du peloton)

- Conserve la vitesse du cycliste qui le précédait
- Ajuste la vitesse aux conditions de la route (arrêt, intersection, obstacles)
- Signale les hasards de la route (trous, fissures, etc)
- Passe loin des trous et obstacles
- Accélère **lentement** après un ralentissement
- Ralentie en haut d'une côte pour regrouper le peloton
- Donne le relais avant épuisement dans un endroit sécuritaire
- Dans les descentes : continu de pédaler afin d'éviter aux autres de freiner
- Roule à bonne distance du côté de la route (ou voitures stationnées) afin de garder une marge de manœuvre.
- Reste au maximum 1 km à l'avant

### **Cycliste** (tous)

- S'assure que son vélo est en ordre
- Roule dans un groupe adapté à sa capacité
- Respecte la vitesse du peloton
- Garde sa position dans le peloton
- Garde une vitesse la plus constante possible
- Roule droit (évite les changements brusques de direction)
- Évite d'arrêter de pédaler inutilement
- Propage vers l'arrière les signaux faits par le chef de file.
- Propage vers l'avant les informations reçus derrière.
- Ne lâche jamais le guidon sauf s'il est en queue de peloton.
- Responsable de celui qui le suit : Si vous voyez que le cycliste derrière vous n'est plus là, ralentissez. Si tout le monde suit cette règle, le chef de file va éventuellement ralentir aussi et le peloton va demeurer groupé.
- Avise le groupe s'il quitte le peloton avant la fin de la randonnée.

## Sécurité

### Feux de circulation

Le peloton ne traverse jamais sur un feu rouge. Le chef de file est responsable du peloton. Il doit signaler l'arrêt clairement et s'arrêter progressivement (jamais de façon brusque).

### Arrêt (4 coins)

Le chef de file doit ralentir. Si une voiture, des piétons ou d'autres cyclistes sont déjà à l'intersection, il faut s'arrêter et les laisser passer. Si l'intersection est déserte, il n'est pas nécessaire de s'arrêter complètement.

- Il est plus sécuritaire de rester groupé. Le peloton passe au complet ou ne passe pas du tout.
- En plus de signaler les trous et les obstacles, roulez loin de ceux-ci afin de permettre aux autres de les voir facilement.
- Lorsque vous suivez, regardez loin devant, par-dessus l'épaule de celui qui vous précède. Vous saurez alors ce qui s'en vient et n'aurez pas de surprise. Restez derrière la roue; jamais à côté (pour éviter que les roues se touchent).
- Autant que possible, boire et manger lorsque vous êtes en queue de peloton.
- Automobiliste agressif (rare): Le seul comportement efficace dans ce cas est l'ignorance. Il ne faut jamais répliquer ni faire de gestes disgracieux. Si l'automobiliste a un comportement dangereux, relever le numéro de plaque et appeler le 911.
- Automobiliste courtois : Le saluer pour l'encourager à continuer!

## Signaux dans le peloton.

Arrêt ou ralentissement	Bras gauche main vers le bas
Virage à gauche	Bras gauche tendu
Virage à droite	Bras droit tendu
Trou	Pointer le trou avec la main
Plusieurs trous	Pointer les trous avec la main avec un mouvement de gauche à droite
Fissures	Pointer la fissure avec la main avec un mouvement longitudinal
Gravier	Verbale « GRAVIER »
Voie ferrée	Verbale « VOIE FERREE » et ralentissement. NOTE : toujours traverser perpendiculairement.
Obstacle à droite	Bras droit vers le bas avec un mouvement vers la gauche
Obstacle à gauche	Bras gauche vers le bas avec un mouvement vers la droite
Auto derrière le peloton	Verbale « AUTO DERRIÈRE » ou « CAR BACK »
Donner le relais	Bras droit élevé avec rotation de la main ou déplacement vers la gauche et bras droit vers le bas faisant signe de passer.
Dépasser un cycliste	Verbale « JE PASSE À GAUCHE »

Important : **Les signaux doivent être répétés par tous les cyclistes jusqu'à l'arrière du peloton.**

## Le sillonnage

Entre 25 et 30 km/h, 80 % de l'énergie que vous dépensez sert à combattre la force de frottement de l'air. Pour éviter ce facteur et pour améliorer votre rendement, il vous faut donc réduire cette force de frottement. Vous pouvez, pour ce faire, réduire votre coefficient de frottement en diminuant l'emprise du vent en prenant une position plus aérodynamique; mains en bas du guidon et coudes légèrement repliés. Finalement, on peut réduire concrètement le frottement de l'air en roulant dans le sillon d'un autre cycliste ou mieux encore, dans le sillon produit par plusieurs cyclistes (communément appelé un peloton). C'est ce qu'on appelle faire du sillonnage.

La section qui suit, fournit en détails les règles et les différentes techniques de sillonnage accompagnée de graphiques explicites. Chaque type de sillonnage y est décrit. Nous vous recommandons d'en prendre connaissance et de pratiquer ceux-ci en groupe avec l'aide d'un animateur. C'est essentiel de bien maîtriser ces techniques, car le sillonnage représente la base du vélo cyclosportif pratiqué en groupe (peloton).

### Le sillonnage cyclosportif versus le sillonnage compétitif

Comme le C.C.C.P. n'est pas un club de compétition, le sillonnage cyclosportif est celui que nous privilégions. Plusieurs cyclistes font l'erreur de penser que le sillonnage est une activité réservée au monde de la compétition. D'autres ne font aucune différence entre le sillonnage de compétition et le sillonnage utilisé durant une sortie cyclosportive. En réalité, les compétiteurs et les cyclosportifs utilisent des techniques semblables de sillonnage, mais leur comportement peut être différent dans plusieurs situations particulières. Ces différences sont attribuables aux objectifs visés par le sillonnage.

En compétition, le sillonnage est utilisé afin de réduire l'effort. On veut garder ses forces pour clencher l'autre au bon moment. Le cycliste arrière est profiteur et celui en avant fait profiter de lui. L'entraide est involontaire.

Le contexte d'une sortie cyclosportive est très différent. L'ensemble des cyclistes forme une équipe sportive qui s'entraide le mieux possible pour combattre un ennemi commun : le frottement de l'air. Les cyclosportifs font un travail d'équipe, tandis que les compétiteurs sont individualistes. De plus, le cyclosportif ne recherche pas une bonne vitesse pour gagner, mais pour le plaisir de «vivre» cette vitesse, c'est-à-dire pour le plaisir purement sportif de rouler vite.

Il faut toutefois admettre qu'en plusieurs cyclosportifs, sommeille un compétiteur. Durant les étapes «plus chaudes» d'une sortie cyclosportive, il arrive parfois que plusieurs ressentent, en même temps, le besoin de se comparer. Qu'à cela ne tienne, le plaisir étant la première règle de ces regroupements, on ne peut faire

autrement que d'accepter qu'un sous-groupe d'adultes consentants puisse occasionnellement basculer du type cyclosporatif à compétitif.

Le sillonnage est une activité qui comporte des risques, mais l'important est de limiter au maximum les risques inhérents au sillonnage. Les sillonneurs expérimentés et prudents savent ce qu'il faut faire pour réduire les risques.

Toutefois, le danger de chute n'est pas pour autant complètement éliminé. La probabilité qu'elle se produise peut toutefois être diminuée.

Les points qui suivent expliquent les comportements à adopter pour réduire les risques d'accidents en sillonnage.

### **Technique et sillonnage**

Maintenez une distance constante entre vous et le cycliste qui vous précède. Si vous laissez celui qui vous précède prendre de l'avance, il vous faudra ensuite accélérer pour le rejoindre. Ceux qui sont derrière vous devront aussi accélérer pour réussir à vous suivre. Évitez autant que possible d'utiliser les freins. En cas d'urgence, il est préférable de briser la file et de se placer à côté de la personne qui vous précède.

Ayez un coup de pédale régulier. N'arrêtez pas inutilement de pédaler. Cessez de pédaler est, pour celui qui vous suit, le premier signe d'un éventuel ralentissement. Vous lui imposez ainsi un «garde à vous» inutile qui peut même devenir stressant à haute vitesse. Si vous vous arrêtez souvent de pédaler, vous lui enlevez alors un indicateur important.

Maintenez votre vélo sur une ligne droite, la plus régulière possible. Un bon rouleur se reconnaît à la régularité de sa ligne de roulement. Il est beaucoup plus agréable de suivre un cycliste qui respecte cette règle. Elle n'est évidemment pas facile à respecter avec le nombre astronomique de trous que l'on retrouve sur nos chaussées québécoises. Attention toutefois, sachez qu'il est plus sécuritaire, lorsqu'on roule en peloton, de passer dans les petits trous que de systématiquement essayer de les éviter. Autrement dit, en peloton, il faut être moins tatillon sur les trous que lorsqu'on roule seul. Par vent de travers avec bourrasques, il est pratiquement impossible de maintenir une ligne droite. Essayez tout de même de faire de votre mieux.

Restez sur la ligne de roulement du cycliste qui vous précède. Le cycliste qui vous précède vous cache une partie de la chaussée. Vous aurez peut-être le réflexe de zigzaguer de part et d'autre afin de continuellement vérifier l'état de la chaussée qui se présente à vous. Cette façon de faire est épuisante pour vous et stressante pour celui qui vous suit. Vous risquez, en plus, d'avoir une très mauvaise surprise en passant dans un trou qui a été frôlé par celui qui vous précède. Dites-vous que si celui qui vous précède passe, il n'y a pas de raison pour que vous ne passiez pas vous aussi.

Ne regardez pas directement la roue du cycliste qui vous précède. Un joueur de



hockey ne doit pas regarder la rondelle directement et lorsqu'on dactylographie un texte, on ne doit pas regarder le clavier. De la même façon, en vélo, on n'a pas à regarder directement la roue du cycliste qui nous précède. On sait à quelle distance on est de sa roue, mais c'est notre vision périphérique qui nous transmet cette information.

La distance entre votre roue et celle du cycliste qui vous précède doit être d'au moins 10 à 15 centimètres et d'au plus, une longueur et demie de roue ( $\pm 1$  m). Le fait de garder une distance de deux ou trois centimètres vous donnent tout juste le temps de réagir si une variation de vitesse survient. Se maintenir aussi près de l'autre demande beaucoup de concentration. Cette technique ne peut être pratiquée que par ceux qui ont de bons réflexes et plusieurs kilomètres d'expérience en sillonnage. À plus d'un mètre et quart de distance, l'effet de sillonnage est diminué de beaucoup ; à une longueur de vélo, il n'y a pratiquement plus de sillon.

Tous les cyclistes d'un groupe doivent indiquer de la main toutes les manoeuvres de virage ou d'arrêt. Habituellement, c'est le cycliste en tête qui indique en premier un virage ou un arrêt. Pour éviter toute confusion, il est souhaitable que tous les cyclistes du groupe indiquent également de la main la manoeuvre à venir. Il est en effet rassurant de savoir que tous les cyclistes du groupe savent qu'il faut tourner ou s'arrêter.

Il est préférable de se tenir à environ 50 à 75 centimètres du bord de la route. Si vous roulez trop près de la bordure de la route, vous vous enlevez une marge de manoeuvre transversale qui peut, devant un imprévu quelconque, être essentielle. De plus, si vous ne prenez pas assez de place sur la chaussée, les automobilistes auront le réflexe (surtout lors de la rencontre de deux voitures), de vous pousser sur la bordure. Finalement, avec ce jeu du côté droit de la file, vous pourrez, surtout s'il y a du trafic, faire vos relais à droite.

Ne dépassez pas vos limites. Le peloton roule de plus en plus vite. Au début, cette augmentation graduelle de la vitesse est stimulante. On pousse un peu plus fort sur les pédales. On tient bien la roue de celui qui nous précède. La concentration est maximale. Le coeur bat de plus en plus vite. On sent qu'on pousse ses propres limites. On retire un plaisir qui ne peut pas se décrire facilement (certains prétendent que c'est chimique). Le groupe insiste. Les plus forts vont peut-être même lancer un sprint. Le coeur bat vite, trop vite. Il faut coller au maximum la roue de celui qui nous précède si on veut suivre... Stop. Il y a une limite qu'il ne faut pas dépasser, une limite au-delà de laquelle vous roulez à tombeau ouvert. Sachez reconnaître ce point critique et si vous l'atteignez, n'hésitez pas à décrocher. Votre potentiel de risque est peut-être plus élevé durant ces quelques minutes que durant tout le reste de l'été. Le sillonnage demande une grande concentration et il est difficile, voire impossible, de la maintenir lorsqu'on a dépassé ses limites. En effort, ne vous laissez pas distraire et ne distrayez pas les autres cyclistes. Pour maintenir votre vitesse de pointe

lorsque vous roulez seul, vous devez déployer tout ce que vous avez comme force musculaire. En peloton, vous devrez en plus utiliser toute votre concentration. Plus vous roulez vite, plus le sillonnage est important et plus vous devrez vous concentrer sur votre sillonnage. Évitez alors tout ce qui peut vous distraire.

## Les relais

Lorsque vous prenez le relais, ce n'est pas à vous d'accélérer, mais c'est à celui qui vous précède et qui vous transmet le relais de ralentir. Lorsque vous prenez le relais, c'est-à-dire lorsque celui qui est devant vous se tasse pour vous laisser prendre la tête du peloton, il y a de grosses chances, surtout si vous n'avez pas beaucoup d'expérience, que vous soyez porté à accélérer de quelques km/h. Une file de cyclistes se comporte comme un ressort ou un accordéon, ce qui fait en sorte que le dernier de la queue aura à produire une accélération beaucoup plus grande que la vôtre. Vous risquez alors de produire un largage involontaire. Pour éviter d'avoir ce comportement, vous pouvez, lorsque vous êtes en deuxième place dans la file, vérifier sur votre odomètre la vitesse à laquelle vous roulez.

Pour passer le relais

- Jetez d'abord un coup d'oeil en arrière.
- Indiquez clairement votre intention de passer le relais à celui qui vous suit.
- Écartez-vous très doucement de votre ligne de roulement.
- Déplacez-vous de votre ligne, que d'environ un guidon et demi.
- Rétrogradez le peloton en frôlant les équipiers.

En résumé, avant de faire un relais, il est prudent de jeter un coup d'oeil en arrière du côté où vous avez l'intention de vous déplacer. Vous pouvez ensuite dire "relais" à celui qui vous suit (ou l'annoncer d'un geste clair de la main) et finalement ralentir légèrement tout en vous tassant sur le côté.

Il ne faut pas quitter brusquement sa ligne de roulement. Certains utilisent cette façon de faire afin d'indiquer clairement qu'ils laissent la tête du peloton. Vous risquez de surprendre le troisième et quatrième cycliste de la file qui ne vous avait pas initialement dans leur champ de vision. En vous voyant vous déplacer de façon brusque, ces cyclistes peuvent avoir l'impression qu'un obstacle majeur se trouve devant eux, ce qui peut provoquer un ralentissement soudain de tout le peloton.

Pendant que vous descendez vers l'arrière du peloton, vous devez rester relativement serré sur lui. Votre propre sillonnage sert alors à tour de rôle à tous les cyclistes du groupe et dès le début de la descente, vis-à-vis le 2e ou 3e cycliste, vous commencez vous aussi à utiliser la partie latérale de leur sillonnage.

### Relais deux par deux bilatéral

Dans une formation à deux lignes, on peut faire les relais deux par deux ou par un roulement du groupe. Le relais deux par deux en bilatéral a l'avantage de vous laisser côtoyer le même cycliste pendant une bonne partie du parcours. Il a l'inconvénient de prendre beaucoup de place sur la route puisqu'au moment du relais, il y a quatre cyclistes de large. C'est ce type de formation et de relais que le groupe utilise spontanément durant la période de réchauffement.

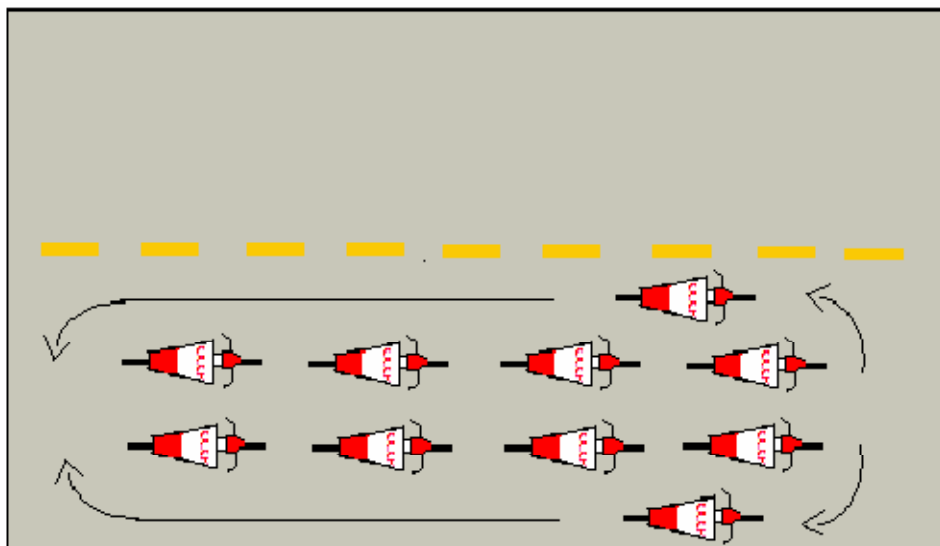


Figure 1: relais deux par deux bilatéral

### Relais deux par deux en ligne

Le relais deux par deux en ligne illustré ci-dessous permet également de vous laisser côtoyer le même cycliste. Il a l'avantage, par rapport au relais deux par deux bilatéral, de prendre moins de place sur la route, puisqu'au moment du relais, il y a trois cyclistes de large. Ce type de formation est plus difficile. Il est donc préférable d'être plus expérimenté pour l'adopter.

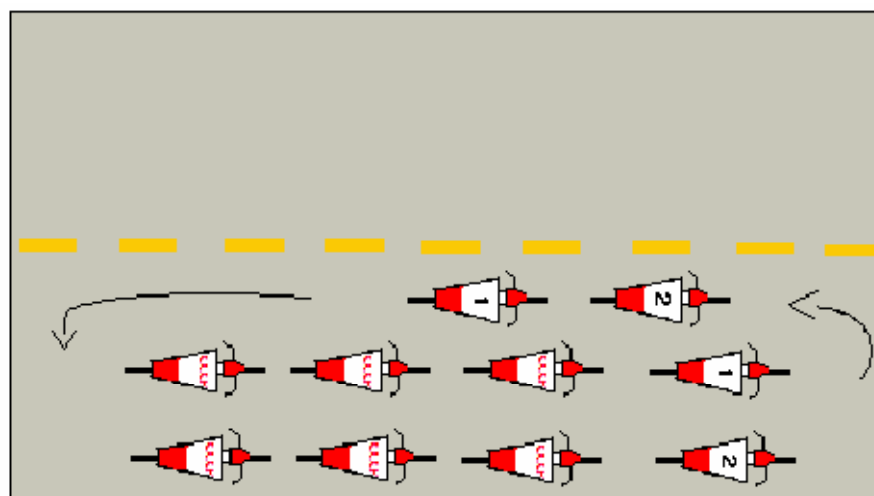


Figure 2: relais deux par deux en ligne

### Relais par roulement

Pour effectuer un relais par roulement, il faut que la ligne de droite remonte lentement la ligne de gauche jusqu'à ce que le cycliste d'en avant puisse se ranger à gauche. Celui qui est en arrière à gauche se range alors dans la ligne de droite.

Cette technique peut évidemment se répéter indéfiniment. C'est ce qu'on appelle faire la roue. Le relais par roulement est également difficile. Mieux vaut être expérimenté. Il est important que tous les cyclistes du groupe soient conscients des manoeuvres à exécuter.

Faire la roue avec des relais très courts est la façon la plus rapide de rouler en groupe de cinq à dix cyclistes. Aussitôt qu'on a atteint la première place de la ligne montante, on se déplace dans la ligne descendante du groupe. De cette façon, chaque cycliste reste très peu de temps face au vent (10 à 20 secondes) ce qui permet à tout le groupe de rouler très rapidement. C'est entre autres une formation à utiliser lorsque vous êtes un petit groupe qui veut en rejoindre un autre.

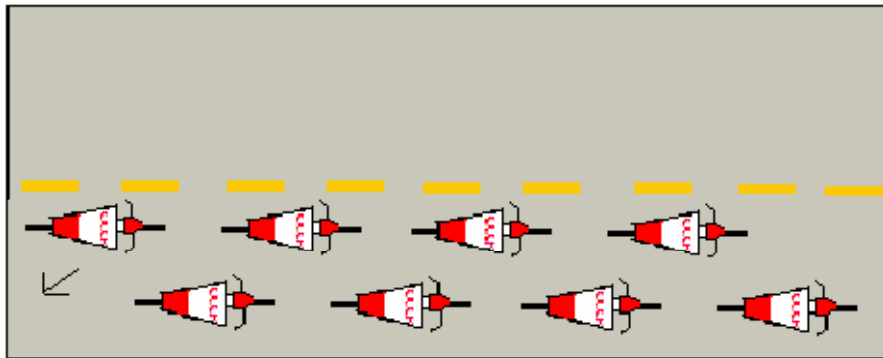


Figure 3: relais par roulement

## Programme d'exercices pratiques pour cyclosportifs

### Apprendre à rouler stable et en ligne droite

Exercices :

- Tenez le guidon d'une seule main tout en gardant votre ligne. Alternez de main tout en roulant droit.
- Allez chercher un objet dans une des poches arrières de votre maillot, le transférer de main, et le ranger de nouveau dans votre maillot tout en continuant à rouler droit.
- En tenant le guidon des deux mains, jetez un coup d'oeil en arrière en tournant la tête tout en gardant le vélo en ligne droite.
- **Exercice encore plus difficile:** lâchez une main du guidon et tournez les épaules et la tête vers l'arrière avec le vélo en ligne droite.
- Allez chercher le bidon d'eau tout en regardant devant. Le remettre en place sans quitter les yeux de la route.
- **Autre exercice très important:** Lâchez complètement le guidon (tout en roulant droit). En peloton, on ne doit jamais lâcher le guidon, sauf si on est complètement en arrière et que cette manœuvre ne comporte pas de risques pour le reste du groupe. Être capable de rouler sans main sur le guidon peut s'avérer fort utile lorsque l'on veut remplacer une pièce de vêtements, pour ouvrir une barre énergétique ou pour manger, etc.
- **Attention :** En roulant en peloton, toujours sans exception, respectez la roue arrière du vélo avant. Le poids de la personne en avant est majoritairement réparti sur sa roue arrière. Vous êtes donc vulnérable si vous touchez la roue arrière du cycliste devant vous. En résumé, c'est toujours celui d'en arrière, donc le suiveur, qui tombe.

### Techniques de pédalage en groupe

- Il est préférable de pédaler à la même cadence que la personne devant.
- Important de bien moduler les freins. Restez relaxe...pas de freinage brusque.
- Conduire et contrôler avec le bassin et non avec les bras.
- Ne pas regarder la roue avant mais plutôt droit devant.
- Sortir d'une roue lorsque ça touche.

## Quoi apporter lors des sorties

Chaque membre est responsable de son matériel. Pour chaque sortie, le cycliste doit apporter avec lui:

- Casque
- Une chambre à air
- Clé démonte pneus
- Mini-pompe / cartouche de CO2
- Lunettes avec verres clairs pour le soir (pour les mannes et mouches)
- Une ou deux bouteilles d'eau
- Carte d'identité / d'assurance maladie
- Clignotant rouge arrière
- *Clignotant blanc avant (optionnel)*
- *Odomètre (optionnel)*
- Argent ou carte de crédit pour prendre un Taxi en cas de bris mécanique majeur.

Soyez autonome. Au minimum, vous devez être en mesure de réparer une crevaison. (Des formations mécaniques sont disponibles au magasin)

Bonne saison!

## Recette de boisson énergétique

Lorsque vous partez pour plus d'une heure, l'eau seule ne suffit pas à combler vos besoins énergétiques. Voici une recette facile à faire et 100% naturelle.

Pour un litre de boisson, mélanger ensemble :

- 100 ml de jus d'orange
- 900 ml d'eau
- 1/2 cuillères à thé de sel
- 2 cuillères à table de sucre

Le jus d'orange fournit des sucres complexes, du potassium et des antioxydants. Le sel permet de remplacer le sodium perdu par la transpiration. Le sucre vous donne juste ce qu'il faut pour un effet immédiat sans faire monter le taux d'insuline...