



Guide du volet cyclosportif

*Venez découvrir
le plaisir de rouler
en peloton*



Ville de
Sherbrooke

*Club cycliste
de Sherbrooke*





Mots de bienvenue

Nous vous souhaitons la bienvenue au *Club Cycliste de Sherbrooke – volet cyclosporatif*. Le volet cyclosporatif du *Club Cycliste de Sherbrooke* est une organisation sans but lucratif composée de bénévoles.

La pratique du vélo au sein d'un club cycliste est une activité qui exige une bonne forme physique en même temps que de la discipline et de l'organisation. Vous retrouverez aux pages suivantes une foule d'informations relativement à l'organisation du *volet cyclosporatif*. Nous espérons que ces informations vous permettront de participer pleinement aux activités du club et de connaître une excellente saison de vélo.

Remerciements

Ce document, dans sa version 2001, a été produit par Richard Fortier et Yvan Champoux. La presque totalité du contenu a été tirée de documents disponibles sur les sites web de plusieurs clubs de vélo du Québec. Nous remercions tous les clubs suivants et nous vous invitons à explorer leur site internet qui regorge d'informations de toutes sortes :

Club Cycliste de Sherbrooke	http://www.abacom.com/~ccs/
Club Cycliste de la Mauricie	http://www.angelfire.com/pq/cyclique/
Amicale Cycliste du mont St-Hilaire	http://www.protectron.com/amicalesh/
Club Cycliste le Suroît	http://www.lesuroit.qc.ca/suroit_f/suroit_e.htm
Club Cycliste Beaconsfield Cycling Club	http://www.clubcycliste.com/english/
Club Cycliste les Vélomanes de Sainte-Julie	http://pages.infinit.net/velomane/
Club Cyclique Mauricie	http://www.angelfire.com/pq/cyclique/
La grande roue de Magog	http://www.lagranderoe.qc.ca/
Les increvables (Brossard)	http://www.increvables.com/
Club Cycliste Sport-en-Tête-Québec	http://www.sportentete.qc.ca/
Les cyclones de Granby	

Nous tenons également à remercier Monsieur Daniel Cauvier pour le travail au niveau du graphisme ainsi que Monsieur Jean Dufresne pour ses conseils au niveau du développement du volet cyclosporatif.



TABLE DES MATIÈRES

	page
1.0 La raison d'être	1
2.0 Les valeurs et l'éthique du cyclosporatif	1
3.0 L'exemple de coopération	2
4.0 Les règlements du club (volet cyclosporatif)	3
5.0 La description des sorties	4
6.0 La classification des membres	6
7.0 Le choix d'un groupe	7
8.0 L'éthique et les techniques de peloton	8
9.0 Le sillonnage cyclosporatif	10
9.1 Introduction	10
9.2 L'efficacité du sillonnage	10
9.3 Le sillonnage cyclosporatif versus le sillonnage compétitif	11
9.4 La sillonnage est une activité qui comporte des risques	11
9.5 La technique du sillonnage	12
A) La régularité : règle maîtresse du sillonnage	12
B) La conduite du vélo	13
C) Les relais	14
D) La tête du peloton	16
E) Formation de deux lignes parallèles	16
F) Formation en éventail	18
9.6 Le sillonneur expérimenté	20
10.0 Les accessoires et les pièces d'équipements	21
11.0 Conseils pour mieux grimper	24
12.0 La préparation d'une sortie	27
13.0 Le code de sécurité routière et le partage de la route	28
14.0 Code d'éthique d'un cycliste qui se joint à un peloton	30
15.0 Apprendre à rouler droit	30



1.0 La raison d'être

La raison d'être du *volet cyclosporatif* du *Club Cycliste de Sherbrooke* est de permettre aux membres du club et adeptes du vélo de route d'avoir du plaisir à rouler en sécurité en peloton en socialisant avec des amis et des amies qui partagent la même passion.

La randonnée en peloton à un bon rythme constitue donc la principale activité du *volet cyclosporatif*.

2.0 Les valeurs et l'éthique du cyclosporatif

Dans la pratique des activités du club, les membres du *volet cyclosporatif* s'engagent à faire preuve

de générosité, de tolérance, d'honnêteté et de loyauté

dans un esprit

de respect d'autrui et d'entraide.

L'éthique dans le sport est considérée comme un élément essentiel en ce sens qu'elle est indissociablement liée à la nature même de l'activité sportive.

- La tolérance

- La loyauté

- La démocratie

L'éthique dans le sport signifie plus que le simple respect des règles : elle englobe les notions d'amitié, de respect de l'autre et d'esprit sportif. C'est un mode de pensée, pas simplement un comportement.

L'éthique dans le sport est un concept positif. Ce concept considère le sport comme une activité socio culturelle qui enrichit la société et l'amitié à condition d'être pratiqué loyalement. Une activité pratiquée de manière loyale permet à l'individu de mieux se connaître, de s'exprimer, de s'accomplir, de s'épanouir, d'acquérir un savoir-faire et de faire la démonstration de ses capacités. Le sport est une source de plaisir et procure à celui qui le pratique bien-être et santé.



3.0 L'exemple de coopération

Ce texte illustre bien le principe et l'idéologie de la coopération au sein d'une volée d'oiseaux. En roulant en peloton, les membres du volet cyclosporitif du club Cycliste de Sherbrooke souhaitent partager cette même idéologie.



*Lorsqu'elles
sont en formation
les oies volent 70%
plus rapidement que
lorsqu'elles sont seules.*

*Les oies se partagent la
direction. Lorsque la meneuse
est fatiguée, elle reprend sa place
dans le « V » et un autre prend la tête.*

*Les oies se soutiennent mutuellement.
Lorsqu'une oie malade ou faible doit quitter
la formation de vol, au moins une autre oie se
joint à elle pour l'aider et la protéger.*

*En faisant partie d'une équipe, nous pouvons
accomplir beaucoup plus et beaucoup plus rapidement.
Les mots d'encouragement et d'appui (comme les cris de l'oie)
contribuent à inspirer et à stimuler ceux qui sont en première ligne,
les aidant à maintenir le rythme et à supporter les tensions et la
fatigue quotidienne.*

*Il y a enfin la compassion et l'altruisme envers ceux qui appartiennent à l'ultime
équipe que représente l'humanité.*

*La prochaine fois que vous verrez des oies voler en formation, rappelez-vous que c'est
à la fois un enrichissement, un défi et un privilège que d'être membre à part entière
d'une équipe qui travaille en coopération.*

Source : Wallace Co. Inc.



4.0 Les règlements du club (*volet cyclosporitif*)

- *Conditions d'adhésion*
 - Remplir le formulaire d'adhésion et payer la cotisation annuelle;
 - Être âgé de 18 ou plus ;
 - Avoir une capacité et forme physique minimale. Il faut au moins être en mesure de soutenir une vitesse de croisière de 27 km/h sur les distances proposées lors des sorties du club;

- *Convention du club*
 - Rouler avec un groupe de sa capacité;
 - Respecter les règles de sécurité et utiliser les techniques de sillonnage décrites dans le texte "Le sillonnage cyclosporitif";
 - S'arrêter et venir en aide lors de crevaison, bris mécanique ou chute;
 - En tête du groupe, maintenir une vitesse régulière et ne pas dépasser la vitesse maximum;
 - Avoir avec soi une carte d'identité, une chambre à air, outils, eau et nourriture;
 - Respecter le code de la sécurité routière;
 - Port du casque obligatoire. Considérant les risques inhérents à la pratique du cyclisme en groupe ou en peloton, le club recommande fortement le port du casque protecteur lors de la tenue de ses activités.

- *Votre rôle dans le club*

Pour que le club fonctionne bien, il est essentiel que chacun des membres contribue occasionnellement à une des fonctions inhérentes au club. Vous pourriez par exemple, être fermier d'un parcours, chef de groupe, photographe, responsable d'une sortie, rédacteur pour un petit article dans l'Info-Vélo, etc. Si vous êtes membre depuis plus d'un an, il est possible que les membres du CA sollicitent votre aide pour une de ces fonctions. Pour leur faciliter la tâche et permettre une bonne répartition, il est souhaitable que vous leur indiquiez d'avance vos goûts et habilités personnels.



5.0 La description des sorties

- *Sorties*
 - Vous trouverez dans le calendrier des activités de cette année, les détails des activités du club. Ce calendrier est distribué aux membres au début de la saison. On peut également trouver le calendrier sur le site web du volet cyclosporitif du club. Pour la majorité de ces sorties, des circuits de longueurs différentes peuvent être proposés aux participants.
 - Cinq minutes avant l'heure de départ, tous les participants sont invités à former des groupes d'environ 10 cyclistes et selon une vitesse de croisière déterminée. Dépendamment de la participation, plusieurs groupes se seront formés sur le critère de vitesses moyennes 25-27 km/h ; 27-30 km/h, 30-32 km/h, 32 + km/h,. Il vous revient de déterminer lequel des groupes conviendra à vos capacités. N'ayez crainte, si vous les surestimez, nous vous assurons qu'aucun cycliste n'est laissé à lui-même lors de nos sorties préétablies.
- *Les départs*
 - Les départs de Sherbrooke se font typiquement (sauf pour certaines sorties spéciales) au stationnement du "Cinéma 9", situé sur le boulevard Bertrand Fabi à Rock Forest. Les départs se feront à l'heure indiquée dans le calendrier. Soyez prévenant, arrivez au moins 15 minutes avant l'heure indiquée.

Le samedi

Tous les samedis, une sortie est organisée à compter de 8h30. Les départs auront lieu, sauf indication contraire, du stationnement du Cinéma 9, situé sur le boulevard Bertrand Fabi à Rock Forest. Il vous sera possible de choisir parmi des groupes roulant à des vitesses différentes. La distance parcourue sera ajustée en fonction de la difficulté du parcours et sera typiquement de l'ordre de 80-100 km.

Quelques sorties seront organisées sur un circuit à l'extérieur de la ville. Il sera nécessaire de se rendre au point de départ en automobile.

Consulter le calendrier pour obtenir tous les détails.

Le mercredi soir

Tous les mercredis soirs, une sortie est organisée à compter de 17h45. Le départ a lieu dans le stationnement du Cinéma 9. Il vous sera possible de choisir parmi des groupes roulant à des vitesses différentes (25-27 km/h; 27-30 km/h; 30-32 km/h et 32 + km/h). La distance parcourue sera typiquement de 50-70 km.



Le dimanche

Bien qu'il n'y ait pas d'activités officielles le dimanche, des membres ont pris l'habitude de se réunir à la même heure que le samedi au stationnement du Cinéma 9 et d'organiser la sortie sur place.

- Consulter le site web du volet cyclosportif du club à l'adresse suivante :
<http://www.abacom.com/~ccs/>
-



6.0 La classification des membres

Des cyclistes d'aptitude et de calibre différents dans un même groupe créent des situations dangereuses, des ralentissements et des arrêts qui rendent la pratique du vélo en groupe hasardeuse et déplaisante.

L'objet de la classification des membres est de regrouper les cyclistes de calibre équivalent selon les critères suivants :

- habilité,
- endurance,
- expérience et vitesse

Le tableau 1 fournit les différentes classes et les vitesses moyennes de chaque classe.

Tableau 1 Tableau de classification des membres

Classe	Vitesse moyenne (km/h)
A	32 +
B	30-32
C	27-30
D	25-27
Cyclo conjointe (CC)	20-24

- Organisation

Cinq classes sont établies : A, B, C, D et CC. Lors d'une randonnée, chaque groupe correspondant à l'une ou l'autre de ces classes aura à sa tête un encadreur qui s'assurera du respect des règlements du club, de l'éthique et du code de la route.

- Procédé de classification

Lors de sa demande d'adhésion au club, chaque membre doit remplir un questionnaire portant sur son expérience cycliste. Une classe lui sera assignée à partir de ces informations. Toute personne doit avoir sa carte de membre avec elle lors des randonnées du club.



7.0 Le choix du groupe

- Rouler avec un groupe plus lent

Un membre peut se joindre à un groupe d'une classe inférieure à la sienne ; il doit cependant respecter la limite de vitesse de la classe du groupe en question.

- Rouler avec un groupe plus rapide

Un membre peut se joindre à un groupe d'une classe supérieure à la sienne ; il doit alors s'identifier auprès du chef de file du groupe en question.

Après plusieurs randonnées organisées selon le système des classes, vous pourrez sûrement déterminer la réelle classification à laquelle vous appartenez. Si vous vous joignez alors à un groupe d'une classification supérieure à la vôtre, le groupe ne sera pas tenu de vous attendre si vous êtes distancé et vous devrez terminer la randonnée selon vos propres moyens.

Après plusieurs randonnées, vous connaîtrez sans doute les compagnons de route avec lesquels vous pouvez et vous aimez rouler. Vous goûterez ainsi aux plaisirs de l'homogénéité d'un peloton.

Ce concept de classification a pour but de rendre la pratique du vélo en groupe plus sûre et plaisante. La coopération et la compréhension de tous sont essentielles à l'efficacité du système.

- Quelques conseils pour le choix d'un groupe

La décision concernant le choix du groupe avec lequel vous allez entreprendre la randonnée est souvent l'objet d'essais et d'erreurs. Débutez avec les groupes plus lents, et changez au fur et à mesure que vous devenez plus fort, plus habile et plus confiant. Si vous avez besoin d'aide pour décider, demandez l'avis et les conseils d'un chef de groupe ou d'un membre du comité exécutif. Lorsque vous aurez trouvé quelques personnes avec lesquelles vous aimez rouler, apprenez à mieux les connaître et formez un groupe qui se rencontre régulièrement chaque samedi et/ou chaque mercredi (ou en tout autre temps où vous souhaitez vous retrouver). Plus les cyclistes connaissent les membres de leur groupe, moins nous risquons de retrouver des cyclistes solitaires, et plus vous pourrez rouler avec des gens dont le style vous convient.

Lorsque vous choisissez un groupe en fonction de la vitesse de croisière de la randonnée, rappelez-vous que vous devez considérer la vitesse moyenne et la vitesse de pointe de ce groupe. Bien que vous puissiez être capable de maintenir la même vitesse moyenne, vous ne serez peut-être pas capable de suivre, à votre satisfaction, lorsque le groupe accélérera le rythme sur une certaine distance. Par ailleurs, vous pouvez être capable de conserver une vitesse élevée pour un court laps de temps, mais serez incapable de maintenir la vitesse moyenne sur une longue distance. L'une et l'autre situation peuvent être la cause de grandes frustrations. Encore une fois, demandez l'avis d'un membre expérimenté si vous êtes incertain.



8.0 L'éthique et les techniques de peloton

Afin d'avoir du plaisir à rouler en peloton, il est essentiel de définir les responsabilités de chaque membre du peloton ainsi que l'éthique à adopter lors des sorties.

- *Responsable du peloton*

- Responsable du groupe de cyclistes (nombre de cyclistes par peloton, 8 à 10, pouvant varier en fonction du trajet et du trafic);
- Ramène à l'ordre les personnes qui ne respectent pas le code de la route;
- S'assure d'une période de réchauffement au début de la randonnée (au moins 15 minutes) ;
- Respecte les consignes du groupe (vitesse moyenne de 28, 31, 32+ km/h, la distance etc.)
- Désigne le mode de roulement;
- Arrête le peloton au besoin pour rappeler les consignes;
- S'assure de faire effectuer les relais;
- Entraîne le peloton à rouler dans les limites respectables sur le côté droit de la route;
- S'assure qu'aucun cycliste n'est largué par le groupe;
- Désigne un accompagnateur (soit par volontariat ou par tout autre moyen, y compris le tirage au sort) dans le cas où un cycliste largué aurait besoin d'être accompagné pour le retour.
- Regroupe les cyclistes après la pause.
(*vitesse moyenne selon les conditions normales).

- *Celui qui tire (premier du peloton)*

- Conserve la vitesse du cycliste de tête qui le précédait;
- Ajuste la vitesse aux conditions de la route (circulation dense, vents, intersections, trous nombreux) ;
- Reste au maximum 1 km ou moins à l'avant, selon sa capacité;
- Signale les hasards de la route (pointe avec l'index les nids de poules ou tous autres obstacles) ;
- Lève le bras pour indiquer un ralentissement ou un arrêt. Un signal verbal peut aussi être utilisé (stop, voies ferrées, etc.) ;
- Signale par un mouvement de la main si le groupe doit se tasser pour éviter un obstacle
- Évite de passer très près d'un obstacle;
- Accélère lentement après le passage d'un obstacle;
- S'assure de ralentir au haut d'une côte pour regrouper le peloton;
- Donne son relais avant épuisement, dans un endroit sécuritaire;
- Indique par un signal verbal ou de la main, qu'il va donner le relais;
- Accélère légèrement, se tasse à gauche, arrête de pédaler, se laisse glisser rapidement vers la fin du peloton.



- *Du cycliste*

- Respecte le code de la route;
- Porte son casque de vélo;
- S'assure que son vélo est en parfait ordre;
- Respecte les directives du responsable;
- Respecte les directives du tireur;
- Évite le freinage inutile;
- Maintient la cadence (ne pas arrêter de pédaler) et conserve la vitesse;
- Ne roule pas trop large;
- Se déplace en ligne droite (évite les changements brusques de direction);
- Conserve sa position dans le groupe (côtes, montées, descentes);
- Dans les côtes, il respecte le cycliste qui le précède. Dans certaines conditions, il peut dépasser par la gauche en avertissant le cycliste qu'il dépasse;
- Regarde le cycliste devant lui tout en gardant un œil sur la route (ne pas fixer la roue du cycliste qui précède);
- Signale et indique les hasards de la route;
- Demeure derrière le cycliste qui précède à une distance d'une demi-roue
- Ne croise pas sa roue avec le cycliste qui précède;
- Si on doit se lever, s'assurer de ne pas ralentir;
- Le dernier cycliste avertit le groupe de la présence d'un véhicule qui suit;
- Fait suivre vers l'avant les informations reçues de l'arrière;
- Attendre d'être en queue de peloton pour boire ou manger. Si cela est impossible, s'assurer que le cycliste qui précède ne boit pas;
- Utilise ses "aérobars " que lorsqu'il est tireur;
- Arrête lors d'une crevaison, d'un bris mécanique ou autre situation anormale;
- Ne lâche jamais son guidon dans le peloton. S'il ressent le besoin de le faire pour alléger les tensions de son dos, par exemple, il doit aller en queue de peloton;
- Roule dans un groupe adapté à sa capacité;
- Si le cycliste choisit un groupe moins rapide que celui habituel, il doit respecter la vitesse du groupe d'accueil;
- S'assure que le cycliste qui le suit est toujours là;
- Si le cycliste quitte la chaussée, il remonte sur cette dernière à la fin du peloton;
- Si vous décidez de quitter le groupe avisez-nous pour que le peloton puisse continuer en toute tranquillité d'esprit.



9.0 Le sillonnage cyclosporatif

9.1 Introduction

Entre 25 et 30 km/h, 80 % de l'énergie que vous dépensez, sert à combattre la force de frottement de l'air. Pour améliorer votre rendement, il vous faut donc réduire cette force de frottement. Vous pouvez, pour ce faire, réduire votre coefficient de frottement (être plus aérodynamique) en diminuant l'emprise du vent (pneus étroits, pas de garde-boue, pas de vêtements qui battent au vent etc.) et en prenant une position aérodynamique ; mains en bas du guidon et coudes légèrement repliés. On peut aussi réduire le frottement de l'air en roulant dans le sillon d'un autre cycliste ou mieux, dans le sillon produit par plusieurs cyclistes (un peloton). C'est ce qu'on appelle faire du sillonnage.

Le présent article fait l'étude des règles que nous devrions normalement respecter lorsqu'on pratique cette technique de sillonnage. Plusieurs livres ou revues traitent ce sujet, mais ces articles s'adressent presque toujours à des cyclistes qui font ou qui ont l'intention de faire de la compétition. Le contexte ici est très différent ; des cyclistes qui roulent en groupe et qui s'entraînent en utilisant entre autres cette technique de sillonnage. On parle alors de "sillonnage cyclosporatif".

9.2 L'efficacité du sillonnage

Le graphique de la figure 9.1. donne la vitesse d'un cycliste en fonction de la puissance qu'il fournit. Chacune des trois courbes correspond à une situation particulière.

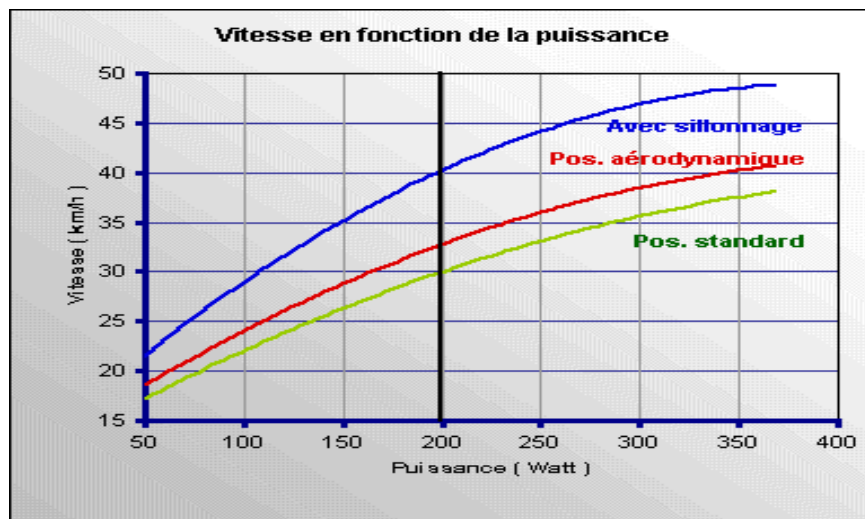


Figure 9.1 Puissance fournie par un cycliste en fonction de la vitesse

Courbe A (position standard) : Valable pour un cycliste qui roule seul en position standard, c'est-à-dire avec les mains sur le haut du guidon et avec les bras tendus.

Courbe B (position aérodynamique) : Le cycliste roule seul, en position aérodynamique optimale. Les mains en bas du guidon et les coudes légèrement repliés.

Courbe C (avec sillonnage) : Le cycliste est en position aérodynamique et roule dans le sillon d'un autre cycliste.



Un cycliste en bonne forme physique peut maintenir une puissance d'environ 150 W pendant 2 à 3 heures. En position standard, sa vitesse moyenne serait de 26 km/h et en position aérodynamique (durant tout le trajet) sa moyenne serait de 28 km/h. Le même cycliste avec le même effort aurait une vitesse moyenne de 35 km/h s'il faisait tout le parcours protégé derrière un autre (sans prendre de relais !) Un gain de 9 km/h soit 34% plus rapide en sillonnage qu'en position standard. Cet écart est d'autant plus grand que la puissance fournie est grande. À 250 W, le gain serait de 11 km/h (42%).

9.3 Le sillonnage cyclosporitif versus le sillonnage compétitif

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 cyclosporitive. En réalité, les compétiteurs et les cyclosporitifs utilisent des techniques semblables de sillonnage, mais leur comportement peut être différent dans plusieurs situations particulières. Ces différences sont dues aux buts 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 cyclosporitive est très différent. L'ensemble des cyclistes forme une équipe sportive qui s'entraide le mieux possible afin de combattre un ennemi commun : le frottement de l'air. Les cyclosporitifs font un travail d'équipe tandis que les compétiteurs sont individualistes. De plus, le cyclosporitif 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. Ces différences dans les buts visés ont des conséquences sur le comportement de ces cyclistes.

Il faut toutefois admettre qu'en plusieurs cyclosporitifs sommeille un petit compétiteur. Durant les étapes "plus chaudes" d'une sortie cyclosporitive, 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 consentant puisse occasionnellement basculer du type cyclosporitif à compétitif.

9.4 Le sillonnage est une activité qui comporte des risques

Mouvement et risque sont des notions indissociables. Le risque "zéro" n'est possible qu'assis dans son salon avec casque et "jack-strap" et entouré de tous les types de détecteurs possibles. Pour faire une activité, il faut accepter les risques qui lui sont associés. Oui, le sillonnage est une activité qui comporte des risques, mais moins que de rouler en auto sur le Métropolitain durant les heures de pointe ou de fumer un paquet de cigarettes par jour ou de faire de la descente en ski alpin etc. L'important n'est pas de faire que des activités à risque "zéro", mais de limiter au maximum les risques inhérents à une activité qu'on aime faire. Le sillonnage bien fait est peut-être dix fois moins dangereux que du sillonnage mal fait. Les sillonneurs expérimentés et prudents savent ce qu'il faut faire pour réduire les risques. Bien sûr, le danger de chute n'est pas pour autant complètement éliminé, mais la probabilité qu'elle se produise peut être ramenée à un niveau très acceptable. La section qui suit vous explique les comportements à avoir pour réduire



le plus possible les risques d'accidents en sillonnage. Lisez-les attentivement et discutez-en au besoin avec d'autres cyclistes. Évidemment, la théorie ne remplacera jamais la pratique car l'expérience ne s'acquiert qu'en expérimentant.

9.5 La technique du sillonnage

Il n'est pas toujours nécessaire, lorsqu'on roule en groupe, d'appliquer toutes les règles décrites ci-dessous. Durant la période de réchauffement ou à un moment où le groupe ralentit pour reprendre son souffle, chaque cycliste a le réflexe de se donner une distance de manœuvre suffisante autour de lui afin de pouvoir rouler plus décontracté. Au fur et à mesure que la vitesse augmente, le peloton se ressert. Plus la vitesse est grande, plus les cyclistes se rapprochent les uns des autres, plus il faut être vigilant et respectueux des règles de base du sillonnage. On retrouve dans les sections suivantes une description concise des règles. Chaque règle est identifiée par un numéro.

A) La régularité : règle maîtresse du sillonnage

1- 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 le plus 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.

2- Ayez un coup de pédale régulier. N'arrêtez pas inutilement de pédaler

Cesser 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.

3- 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.

4- 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.

B) La conduite du vélo

5- 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.

6- 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 (± 1 m)

Les 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 et ne peut être pratiqué 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.

7- Tous les cyclistes d'un groupe doivent indiquer de la main toutes les manœuvres 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 manœuvre à venir. Il est en effet rassurant de savoir que tous les cyclistes du groupe savent qu'il va falloir tourner ou s'arrêter.

8- Il est préférable de se tenir à environ 50 à 75 cm du bord de la route

Si vous roulez trop près de la bordure de la route, vous vous enlevez une marge de manœuvre 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 durant la rencontre de deux autos), 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.

9- 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 cœur 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 cœur 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. Attention, cette règle ne s'adresse pas qu'à la classe "A". Tout le monde a des limites, c'est juste qu'elles ne sont pas à la même vitesse pour tout le monde.

10- 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 : "pitonner" sur son cyclomètre, vérifier la position de la chaîne sur les pignons, discuter avec un autre, chercher de la main sa bouteille d'eau, fouiller dans sa poche pour trouver une barre tendre, observer la beauté d'un corps de l'autre sexe (ou du sien), etc.

C) Les relais

11- Lorsque vous prenez le relais ce n'est pas à vous d'accélérer, mais c'est à celui qui vous précédait 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 comportant comme un ressort ou un accordéon, le dernier à la queue aura à produire une accélération plusieurs fois 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 cyclomètre la vitesse à laquelle vous roulez.

12- Pour passer le relais

Lorsque vous passez le relais :

- Jetez d'abord un coup d'œil 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'œil 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 cyclistes de la file qui ne vous avaient 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 sillon sert alors à tour de rôle à tous les cyclistes du groupe et dès le début de la descente, vis-à-vis le 2^e ou 3^e cycliste, vous commencez vous aussi à utiliser la partie latérale de leur sillon.

13- Si vous ne voulez pas faire les relais

Si vous trouvez que le groupe roule trop vite pour vous, vous devez éviter de prendre les relais. Il est préférable de vous rendre à la tête de la file et de faire un relais très court de 20 à 30 sec.

Évitez de vous rendre jusqu'en deuxième position de la file et de refuser de faire le relais en demandant à celui qui vous suit de le prendre à votre place. Cette façon de faire crée une confusion dans le groupe et brise inévitablement le rythme. Faites votre relais très court et restez ensuite à la fin de la file.

Pour ne pas avoir à faire de relais, il ne faut pas que vous montiez vers l'avant de la ligne. Il vous faut donc rester derrière le groupe. Pour ce, lorsque celui qui vient de faire le relais descend le groupe, vous devez laisser devant vous, (voir figure 9.2) un trou afin qu'il puisse s'insérer dans la ligne. Il est possible, s'il ne connaît pas vos intentions, que vous ayez besoin de lui dire de se placer devant vous.

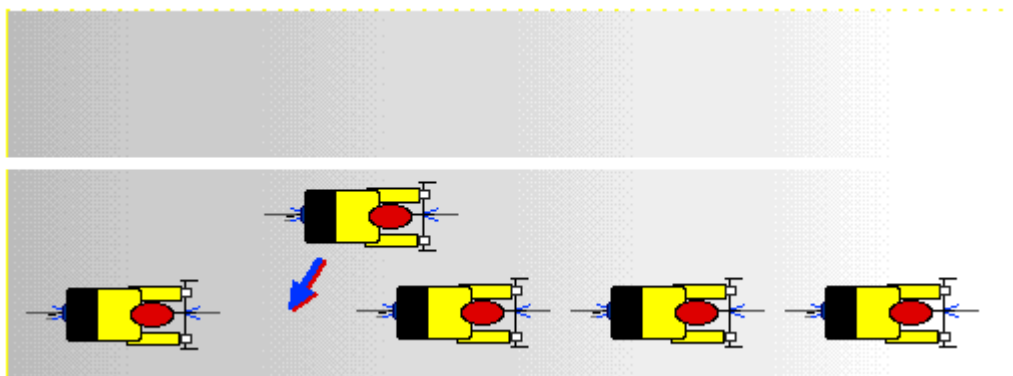


Figure 9.2 Comportement lorsqu'un cycliste ne veut pas faire de relais



D) La tête du peloton

14- Le rôle du cycliste en tête du peloton

En tête de peloton, vous devez :

- Maintenir une vitesse la plus régulière possible.
- Indiquer clairement les virages et les arrêts.
- Indiquer, en pointant du doigt, les trous et les crevasses dangereuses.
- Devant un obstacle (piéton, voiture stationnée, etc.) indiquer d'un mouvement de la main qu'il faut s'éloigner du bord de la route.
- Ne jamais s'écarter brusquement lorsqu'il y a un obstacle sur la route.

Surveiller les chiens qui pourraient avoir la tentation de venir jouer aux quilles avec le peloton.

Le salaire d'un pilote d'un Boeing 747 est de l'ordre de 250 000 \$ par année. Il reçoit un salaire élevé en grande partie parce qu'il a une grande responsabilité. En tête de peloton, vous pouvez vous considérer comme un pilote de Boeing (salaire en moins !). Rouler à la tête d'un peloton est malgré les apparences beaucoup plus exigeant que de rouler seul. Il faut être concentré, prévenant et le plus régulier et le plus stable possible.

15- Augmenter la vitesse du peloton

Pour augmenter la vitesse du peloton vous devez :

- Vous assurer que l'ensemble des cyclistes du peloton est capable d'absorber ce gain de vitesse.
- L'augmenter très graduellement, un km/h à la fois.
- Ne jamais le faire juste après avoir pris le relais.

Comme au hockey, comme au football, comme au lit d'ailleurs, il faut savoir faire corps avec le reste du groupe. À quoi bon augmenter la vitesse et finalement se retrouver seul ou à deux trois en avant du peloton? Rappelez-vous qu'une sortie cyclosporatif n'est pas une course. Si après avoir augmenté la vitesse durant votre relais, vous réalisez que le groupe revient à la vitesse qu'il avait avant, c'est probablement parce qu'il ne veut pas rouler plus vite.

E) Formation de deux lignes parallèles

16- Il est préférable, pour un groupe de six cyclistes ou plus, de rouler en formation de deux lignes parallèles.

Une file de cyclistes trop longue produit beaucoup d'effet de ressort, ce qui peut, à la longue, devenir épuisant. Le roulement à deux lignes est alors plus confortable et l'effet de sillonnage est plus efficace.



17- Dans une formation à deux lignes, on peut faire les relais deux par deux ou par un roulement du groupe.

a) relais deux par deux bilatéral

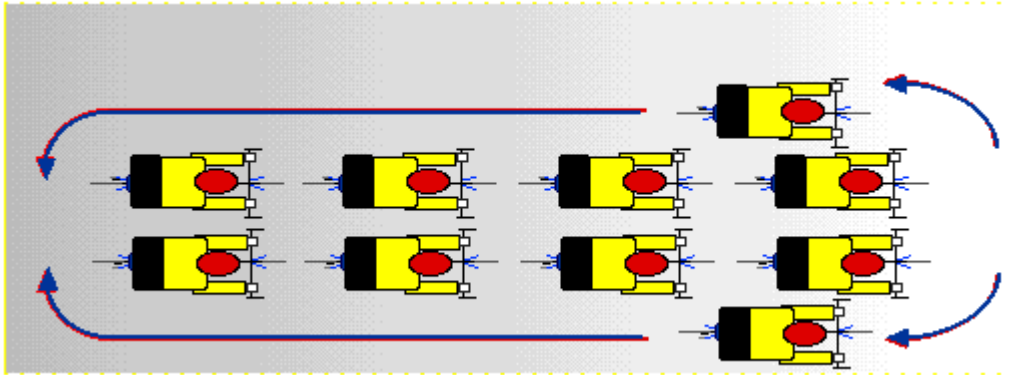


Figure 9.3 Relais deux par deux bilatéral

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.

b) relais deux par deux en ligne

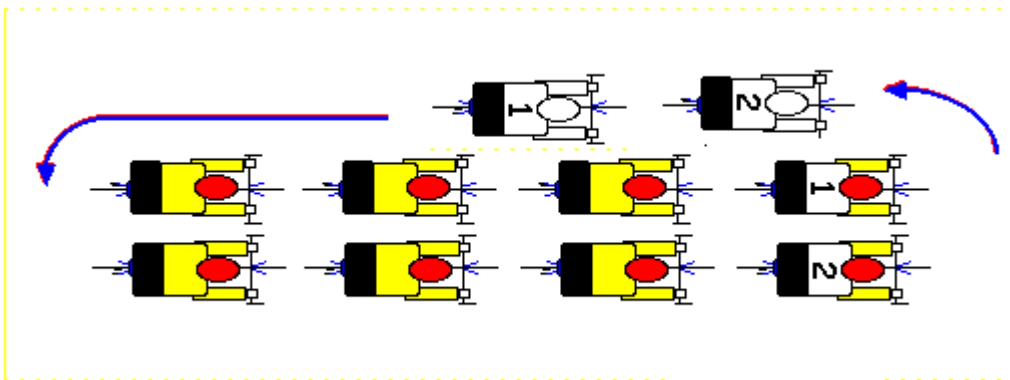


Figure 9.4 Relais deux par deux en ligne

Le relais deux par deux en ligne montré à la figure 9.4 permet également de vous laissez 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 et demande des cyclistes un peu plus expérimentés.



c) relais par roulement

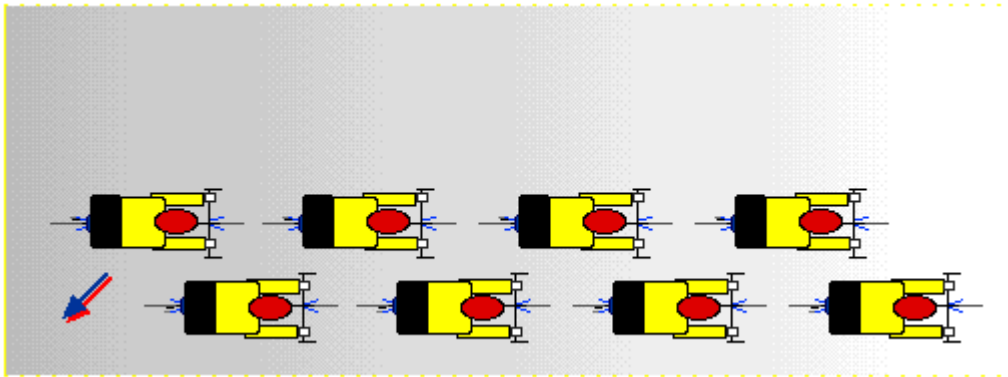


Figure 9.5 Relais par roulement

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 plus difficile et demande des cyclistes un peu plus expérimentés. Il est important que tous les cyclistes du groupe soient conscients des manœuvres 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 la formation à utiliser, entre autres, lorsque vous êtes un petit groupe qui veut en rejoindre un autre.

F) Formation en éventail

18- Par vent de côté, il est préférable de former un éventail (voir figure 9.6) plutôt que de rouler en file indienne.

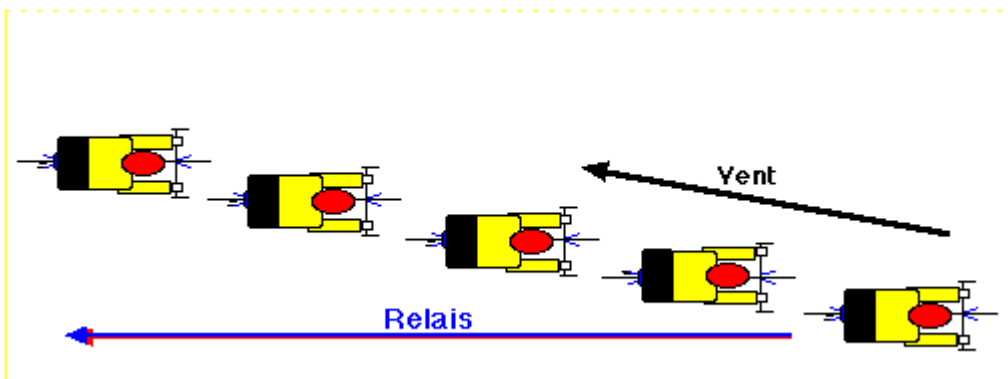


Figure 9.5 Formation en file indienne et relais



Si le vent vient de la droite, le cycliste de tête se place près de la bordure de la route. Si le vent vient de la gauche, le cycliste de tête se place près du centre de la route ; vous évitez de croiser votre roue avec celle du cycliste qui vous précède. Les cyclistes très expérimentés roulent assez près les uns des autres en plaçant leur roue avant à mi-chemin de la roue arrière de celui qui les précède.

19- En formation d'éventail, il est particulièrement important de garder une ligne de roulement la plus droite possible et d'éviter tous déplacements latéraux 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'évent.

20- En formation d'éventail, il faut prendre les relais du côté d'où vient le vent. Sinon, vous seriez obligé d'accélérer avant de faire votre relais. (voir la figure 9.5)

Si le groupe est trop gros (plus de 7 ou 8 cyclistes), il n'y a plus suffisamment d'espace pour adopter une formation en éventail simple. Tel que montré à la figure 9.6, la formation en éventail ne fonctionne pas bien. Les derniers cyclistes à la queue de l'éventail sont alors en bordure de route et ne peuvent pas profiter du sillon de ceux qui les précèdent.

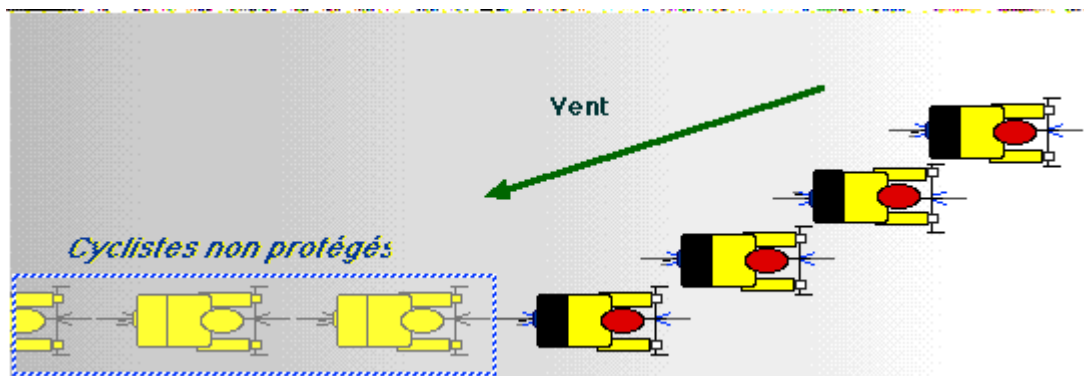


Figure 9.6 Formation en éventail simple à éviter pour de gros groupes. Les cyclistes derrières ne sont plus protégés.



21- Par vent de côté, si le groupe est trop gros pour un éventail simple, il faut se placer en formation d'éventail double (voir figure 9.7) et faire des relais courts. On fait la roue en éventail.

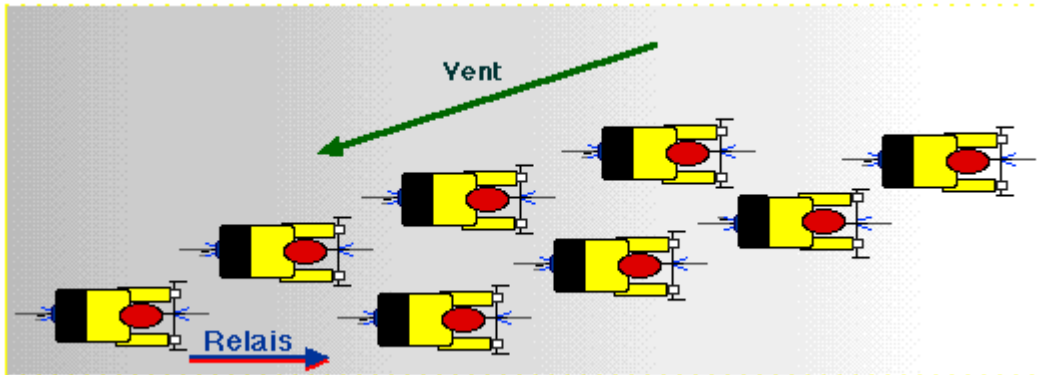


Figure 9.7 Formation d'éventail double pour de gros groupes.

Pour la formation en éventail double, on se place pour faire deux éventails ; l'éventail sous le vent un peu en avant de l'éventail face au vent. On effectue les relais en changeant d'éventail. Comme pour la roue, il est nécessaire que tous les cyclistes du groupe soient conscients des manœuvres à exécuter.

9.6 Le sillonneur expérimenté

La lecture du présent texte n'a pas fait de vous un sillonneur expérimenté. L'apprentissage de cette technique ne se fait que sur plusieurs milliers de kilomètres de vélo en groupe. Le sillonnage est un sport pour les cyclistes comme le hockey est un sport pour ceux qui savent patiner. Vous pouvez être un très bon cycliste sans être un bon sillonneur. Il n'y a que ceux qui ont passé des centaines d'heures à écouter de la musique qui peuvent se considérer comme des vrais mélomanes. Vous pourrez, de la même façon, vous considérer comme un vrai bon cycliste lorsque vous aurez passé plusieurs heures à rouler en groupe et à découvrir toutes les facettes du sillonnage.



10.0 Les accessoires et les pièces d'équipement

Maintenant que nous avons vu les techniques de sillonnage, jetons un coup d'œil à certains accessoires et à certaines pièces d'équipement qui pourraient améliorer votre bien-être lors des randonnées.

Le casque

On ne devrait pas le désigner comme un accessoire, mais bien comme une pièce d'équipement essentielle. Tous les membres du Club doivent porter un casque approuvé SNELL ou ANSI lors des randonnées. Pour une protection adéquate, il est très important que le casque soit parfaitement bien ajusté. Voyez en annexe, les conseils et l'illustration sur l'ajustement du casque; demandez à votre marchand de vous montrer comment bien l'ajuster, et/ou demandez à votre chef de groupe lors de votre prochaine randonnée.

Les vêtements

Les gants : des gants de cycliste vous assurent une meilleure prise sur le guidon, absorbent la transpiration, réduisent l'engourdissement et protègent vos mains en cas de chute. Ils peuvent également être considérés comme une pièce d'équipement indispensable.

Les souliers : des souliers à semelles rigides transmettent plus de puissance sur les pédales et, après quelques essais pour vous y habituer, réduisent grandement l'inconfort ressenti par l'utilisation de souliers à semelles souples. Des souliers équipés de cales vous permettent de pédaler beaucoup plus efficacement.

Les cuissards : des cuissards doublés de chamois synthétique, bien ajustés et confortables préviennent et réduisent les irritations. De nouveaux modèles spécialement conçus pour les femmes sont maintenant disponibles et valent vraiment la peine d'être essayés.

Les collants : très utiles par temps froid. La plupart des cyclistes ne les utilisent pas assez souvent. Il peut paraître plus « in » de ne porter que des cuissards, même quand la température atteint le point de congélation. Mais en réalité, vous devriez protéger vos fragiles articulations dès que la température est fraîche. Règle générale, vous devriez porter des collants de lycra, lorsque la température descend sous la barre du + 15 degrés Celsius et des collants de laine, sous la barre du + 10 degrés Celsius.

Le maillot : un bon maillot absorbe la transpiration, sèche rapidement et possède des poches à l'arrière pour ranger, à portée de la main, la nourriture, les cartes routières et d'autres articles indispensables. À cet effet, le maillot du Club est particulièrement attrayant.

Protection de votre tête par temps froid : pour les randonnées par temps froid, ne remplacez pas votre casque par une tuque ou un bandeau. C'est un risque, d'ailleurs bien inutile, que prennent plusieurs cyclistes. Une cagoule utilisée pour le ski de fond et certains modèles de cache-oreilles se portent facilement sous le casque, sans que vous ayez besoin de le réajuster. Si vous désirez porter un vêtement plus chaud ou plus épais, il s'agit souvent simplement d'enlever quelques coussinets de protection à l'intérieur du casque lui-même pour trouver un ajustement parfait.



L'équipement du vélo

Les bouteilles d'eau : il est vital que vous apportiez une quantité suffisante d'eau ou de jus lors de vos randonnées. Au moins une bouteille d'eau (de fait, la plupart des gens ont besoin de 2 bouteilles), convenablement installée sur un support approprié, est un prérequis indispensable pour toute randonnée du Club.

La prolifération des supports à bouteilles fait d'alliage léger constitue certainement l'une des innovations les plus douteuses des dernières années. Bien que certains d'entre eux soient suffisamment rigides, la plupart de ces supports ne réussissent pas à retenir les bouteilles de façon sécuritaire, de sorte que les cyclistes autour et derrière vous doivent louvoyer dangereusement afin d'éviter les bouteilles qui se sont échappées de l'une ou l'autre de ces merveilles de la haute technologie. Cela survient encore plus souvent lorsque vous utilisez les modèles conçus pour être installés derrière la selle, parce que les secousses occasionnées par les mauvaises conditions de la route finissent toujours par y déloger les bouteilles. Les bons vieux supports en acier, tels que le modèle AL-E (voyez votre marchand favori et demandez-le lui), sont un peu plus lourds, mais plus durables et infiniment plus sécuritaires pour les randonnées en groupe sur des routes cahoteuses. Assurez-vous donc que vos bouteilles soient retenues en place de façon sécuritaire, et si votre support laisse échapper votre bouteille, changez-le. Un point, c'est tout.

Le sac de selle : très utile pour transporter des pièces de rechange, des outils, etc... Pour les randonnées du Club, un sac de selle ou un petit sac fixé sur le dessus du support arrière devrait être amplement suffisant. Les sacoches ne sont pas nécessaires et sont trop encombrantes. Les sacs de guidon sont utiles du point de vue du rangement mais, comme le poids qu'ils portent est souvent trop grand, et surtout situé devant l'axe de rotation du guidon, ils peuvent affecter la conduite du vélo, de sorte qu'ils ne sont pas recommandés.

La trousse d'outils : vous devriez avoir au moins 2 tubes de rechange, un ensemble de pastilles de rapiéçage (rustines), des leviers pour les pneus, une pompe appropriée et surtout, vous devriez savoir comment vous en servir. Certains autres outils élémentaires peuvent être ajoutés, tels que des clés à 6 pans «Allen» de dimensions appropriées à votre vélo et des tournevis. Finalement, si vous désirez être un peu mieux équipé, ajoutez une clé à rayons et un dérive-chaîne. Certains de ces outils sont disponibles dans des ensembles compacts, repliables et très faciles à transporter. Il n'est vraiment pas utile de vous embarasser de plusieurs autres outils pour les randonnées régulières du samedi et du mercredi. En réalité, vous devriez plutôt vous assurer de savoir ce qu'il faut faire avec chacun de ces outils, ou alors vous ne faites que transporter un poids supplémentaire, en espérant que quelqu'un d'autre saura comment s'en servir.

Le guidon de triathlon : l'aérodynamique est sans doute l'un des aspects les plus importants de la performance cycliste. L'apparition de différents types de guidons de triathlon qui donnent au cycliste une position plus avancée et plus étroite, et qui augmentent l'aérodynamisme, est l'une des plus remarquables innovations des dernières années. Le guidon de triathlon peut en effet faciliter les randonnées en solitaire, particulièrement face au vent, en rendant le coureur plus aérodynamique. Dans une épreuve contre la montre, le fait de posséder un guidon de triathlon permettra évidemment au coureur de retrancher de précieuses secondes à son résultat. Cependant, son usage est illégal dans tous les événements de masse et ce, à tous les niveaux, pour les



raisons suivantes; il restreint sérieusement le contrôle que peut avoir le cycliste sur son vélo, parce que son poids est déplacé vers l'avant et ses bras sont trop rapprochés l'un de l'autre. Il ralentit également son temps de réaction, en le plaçant dans une position qui rend impossible le freinage rapide. De plus, il réduit considérablement les possibilités de manoeuvre du cycliste en cas de crevaison du pneu avant, assurant virtuellement la chute, comme peut en témoigner quiconque a vu le film de la terrible chute de Steve Bauer dans le prologue du Tour Dupont en 1991. Même si le cycliste ne s'y appuie pas, le poids supplémentaire placé à cette hauteur sur le vélo et devant l'axe de rotation du guidon rend le contrôle du vélo plus laborieux et difficile.

Les bénéfices du guidon de triathlon sont grandement atténués lors des randonnées en groupe du CCS. L'avantage que donne cet appui aérodynamique à un coureur solitaire lors d'une épreuve contre la montre est grandement réduit dans une situation de groupe où l'effet d'aspiration diminue son efficacité. De plus, les problèmes de contrôle causés par ce type de guidon mettent en péril la sécurité de tout le groupe. Sous aucun prétexte, un cycliste ne devrait faire usage d'un guidon de triathlon lorsqu'il roule en groupe. Même lorsqu'il se trouve devant celui-ci, parce qu'un temps rapide de réaction et une bonne maîtrise du vélo sont essentiels pour la sécurité des cyclistes qui le suivent. La meilleure solution consiste probablement à acheter un guidon amovible qui peut être installé pour les randonnées en solitaire, et enlevé lors des randonnées en groupe.

Les règlements du CCS (volet cyclosporatif) concernant l'équipement

Il ne fait pas de doute que certaines pièces d'équipement peuvent être dangereuses dans différentes situations de randonnée en groupe. Le CCS a donc consulté, à titre de guide, les règles de plusieurs organismes cyclistes internationaux, afin d'établir les règlements et les lignes directrices suivantes.

L'équipement requis

- Casque - approuvé ANSI ou SNELL - voir ci-devant

L'équipement recommandé

- Voir le texte qui précède.

L'équipement interdit

- Guidon de triathlon, incluant le guidon amovible (tel que défini par la Fédération québécoise des sports cyclistes) - voir ci-devant
- Roue avant pleine
- Poignées en forme de cornes
-

L'équipement non-recommandé

- Roue arrière pleine - moins stable dans le vent
- Sac de guidon - rend le vélo plus difficile à contrôler



- Sacs arrière ou sacoches - moins stables dans le vent, susceptibles de heurter les compagnons de randonnée
- Miroir accroché au guidon - susceptible de heurter les compagnons de randonnée
- Rayons plats en forme de lames - danger potentiel en cas d'accident
- Roues à bâtons - danger potentiel en cas d'accident
- Béquille - danger potentiel en cas d'accident
- Pneus à crampons - trop difficiles à faire rouler!

Note sur la pression des pneus : Afin que votre vélo roule plus vite, gonflez correctement vos pneus. Sous-gonflés, ils accroissent la résistance au roulement ainsi que le risque de crevaison. La pression indiquée sur le flanc du pneu n'est qu'une pression de référence calculée en gonflant à une pression équivalente au double de celle-ci sans que le pneu ne sorte de la jante. La pression optimale dépend de la charge du vélo et des conditions de la route. Faites des essais, car une différence de pression de 5 à 10 bars (kg/cm₂) peut modifier considérablement la performance d'un pneu.



11.0 Conseils pour mieux grimper

Grimper plus facilement est quelque chose que tout le monde désire. Grimper est "douloureux", même pour ceux qui donnent l'impression que c'est facile. Les grands grimpeurs ont un ratio puissance/poids élevé, sont maigres, ont une bonne technique et sont forts mentalement. Les quelques conseils qui suivent n'ont pas la prétention de faire de vous de grands grimpeurs mais tout simplement de vous permettre d'améliorer votre technique et de trouver un certain plaisir à faire de la côte.

- *Commencer à grimper sur un braquet plus petit que nécessaire*

Dans une longue ascension, cette méthode est particulièrement importante. En commençant l'ascension sur un plus petit braquet, vous réchauffez davantage les muscles pour le travail plus difficile qui s'en vient. Vous pourrez ensuite passer à un braquet qui respecte un certain équilibre entre la force déployée et votre cadence. Il est important de ne pas dépenser toute son énergie en début d'ascension, il faut en conserver pour le reste de la montée.

- *Maintenir une cadence efficace*

Votre cadence ne devrait pas être inférieure à 70 rpm en position assise et 60 rpm en position debout. Vous devez vous rappeler que c'est la cadence qui détermine le bon braquet. Si vous ne réussissez pas à maintenir cette cadence, c'est que vous n'êtes pas sur le bon braquet.

- *Monter d'un pignon (plus petit pignon) en position debout et descendre (plus grand pignon) en position assise*

Parce que vous ne pouvez pédaler aussi rapidement en position debout, changer pour un plus petit pignon avant de vous lever. Vous pourrez ainsi maintenir votre vitesse constante. Inversement, changer pour un plus grand pignon aussitôt que vous vous assoyez.

- *S'asseoir au lieu d'être debout*

Vous montez plus efficacement en position assise. Debout, les jambes, les bras et le dos travaillent plus pour supporter le corps et cela augmente la consommation d'énergie. Cependant, quelques coups de pédale debout peuvent aider à refaire la circulation et diminuer la fatigue dans le milieu d'une longue montée. Dans une montée très escarpée, il est préférable d'être debout sur les pédales pour garder le pédalier en mouvement. Pour les courtes montées, la position debout permet de garder le rythme. Pour les longues montées, il est préférable d'alterner les positions (environ 2/3 du temps en position assise et 1/3 debout). En général, les cyclistes légers sont plus à l'aise debout que les cyclistes lourds. Vous devez expérimenter pour trouver votre "style".

- *Agripper le haut du guidon*

En position assise, placer vos mains sur le dessus du guidon et prenez une position droite. La position aérodynamique n'est pas nécessaire à basse vitesse. Votre cadence doit être régulière (ne pas pédaler par coups) le haut du corps doit être détendu et presque immobile (les mouvements



du haut du corps consomment de l'énergie et ne vous font pas avancer). Lorsque vous êtes debout, placez vos mains sur les cocottes des manettes de freinage. Pliez légèrement les coudes pour demeurer en position relativement basse. Laissez le vélo se déplacer d'un côté à l'autre entre vos cuisses (évitiez de balancer le corps).

- *Changer de position sur la selle*

Dans les sections les plus abruptes de l'ascension, glissez votre fessier vers l'arrière de la selle et placez vos mains sur le haut du guidon. Ceci permet une meilleure transmission de puissance sur le pédalier mais l'emploi de cette technique peut "hypothéquer" vos jambes plus rapidement (à utiliser sur de courtes périodes). Dans les courtes montées, glisser vers l'avant de la selle favorise le moulinage.

- *Alléger son vélo*

Grimper est surtout une lutte contre la gravité. Tout ce que vous pouvez faire pour diminuer le poids de votre équipement vous permettra de grimper plus facilement. Lorsque vous changez des pièces, profitez-en pour choisir des pièces plus légères. La priorité devrait être accordée aux composantes qui tournent (pneus, chambres à air, jantes, rayons, pédales).

- *S'alléger soi-même*

Si vous avez un surplus de poids, vous réduisez votre potentiel de grimpeur. La façon la plus simple d'augmenter son VO₂ max (le pouvoir aérobique de chaque individu) est de diminuer son poids corporel. Pour illustrer comment la légèreté peut améliorer la vitesse à l'ascension, un expert médecin attiré au cyclisme, Chester Kyle, Ph.d., a créé un modèle sur ordinateur pouvant simuler des expériences sur un parcours déterminé. L'expérience consistait à effectuer l'ascension d'une montée de 1 kilomètre à 10% d'inclinaison suivi d'une descente d'un kilomètre. Le premier sujet, pesant 180lb (80kg) incluant son vélo, a terminé 22 secondes en avant d'un autre cycliste de 6lbs (2.7kg) plus lourd, ce qui équivaut à une distance de 100 mètres. Même sur une pente plus douce de 4%, l'avantage était de 50 mètres d'avance. Pour améliorer votre potentiel de grimpeur, il est plus efficace de réduire votre poids corporel que le poids de votre vélo. Lance Armstrong, le détenteur du maillot jaune du tour de France 1999 et 2000 a perdu plusieurs kilogrammes à cause de son cancer. Ce poids inférieur lui a permis d'améliorer ses talents de vainqueur.

- *Gonfler ses pneus à la pression maximale*

L'ascension d'une pente s'effectue plus rapidement sur des pneus gonflés à leur maximum (vérifier sur le flanc la pression maximale suggérée du manufacturier). Un cycliste de 80kg (175lbs) sur un vélo de 11kg (25lbs) roulera 5% plus facilement après l'augmentation de la pression de ses pneus de 75 à 110psi.



- *Monter en ligne droite*

À chaque fois que vous zigzaguez, vous augmentez la résistance du pneu sur la chaussée. Par exemple, si vous tournez d'un angle de 3 degrés, vous augmentez cette résistance de 30%.

- *Observer les bons grimpeurs*

Vous pouvez les imiter en n'oubliant pas de respecter vos capacités. En terminant, il est important de se rappeler que la meilleure façon pour améliorer sa performance dans une activité, c'est de pratiquer cette activité.



12.0 Préparation d'une sortie

Chaque membre est responsable de son comportement et de son matériel. Il doit s'assurer qu'il est prêt pour les activités du Club. Ainsi, avant et pour chaque randonnée, vous devez vous assurer **avant la randonnée** :

- que votre vélo est en bon état, qu'il est à votre mesure, et qu'il convient au type d'activité auquel vous voulez participer;
- que vous pouvez effectuer les réparations élémentaires requises sur votre vélo (crevaisin ou ajustement de la chaîne), et que vous avez en votre possession les bons outils pour les effectuer;
- que vous avez mangé suffisamment avant de quitter la maison ou avant l'heure du départ, et que vous avez apporté de la nourriture pour la randonnée;
- d'apporter les articles essentiels pour les premiers soins en cas d'urgence;
- d'apporter une carte d'identité valide, votre carte de membre, votre carte d'assurance-maladie, ainsi qu'une note indiquant le nom et le numéro de téléphone de la personne à rejoindre en cas d'urgence;
- d'apporter suffisamment d'argent pour un petit goûter pendant la randonnée, pour les traversées occasionnelles et même pour défrayer le coût d'un retour à la maison en taxi, en cas de bris majeur;
- pour les randonnées traversant la frontière américaine, d'apporter votre carte d'identité, votre passeport, et la preuve d'une couverture d'assurance-maladie appropriée (certaines polices d'assurance ne couvrent pas les incidents survenus aux États-Unis - vérifiez attentivement!);
- d'arriver au moins 15 minutes avant l'heure prévue pour le départ.



13.0 Le code de sécurité routière et le partage de la route

À titre de membre du CCS, nous devons faire preuve de civisme et de courtoisie, et déployer tous les efforts possibles pour demeurer en bons termes avec les autres usagers de la route. En raison du plaisir que nous éprouvons, nous sommes facilement portés à oublier que nos groupes peuvent être la cause de véritables inconvénients pour les autres usagers.

Nous devons circuler le plus possible à l'extrême droite de la chaussée afin de permettre aux véhicules plus lourds et plus rapides de nous dépasser. Trop souvent, nos groupes bloquent la route sans nécessité pendant une période de temps prolongée, occasionnant par le fait même un bouchon de circulation et une augmentation de l'irritation des automobilistes qui résulte parfois en échanges verbaux et gestuels fort désagréables. De plus, nous devons nous rappeler que nous sommes soumis aux mêmes lois et règlements que tous les autres usagers de la route. À titre d'exemple, lorsque l'un de nos groupes arrive à une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt pour toutes les directions, et qu'une automobile y parvient en même temps dans une autre direction, nous devons respecter le droit de cet automobiliste d'effectuer sa manœuvre à son tour, sans l'obliger à attendre que nous ayons tous procédé à la traversée ou au virage.

En dernier lieu, rien n'est plus gênant, voire même dangereux, que de rester en bordure de la route lors d'un arrêt. Voici une règle essentielle dont vous devez toujours vous souvenir :

«SI VOUS DESCENDEZ DE VOTRE VÉLO, DÉGAGEZ LA ROUTE»

Lorsque vous vous arrêtez, et spécialement en groupe, assurez-vous de déplacer complètement votre vélo hors de la chaussée et du passage des véhicules automobiles.

La majorité des conducteurs de véhicules automobiles ne sont pas désagréables (vous êtes vous-même un automobiliste), mais nous pouvons tirer profit de la courtoisie que nous manifestons à tous ceux qui sont aimables envers nous, en les saluant et en leur souriant.

Notre sécurité collective, sans parler de la réputation du Club, est si intimement liée à la courtoisie des conducteurs automobiles, que nous devons faire des efforts afin de préserver leurs bons sentiments à notre égard.

Quelques règles d'or

- Être poli et courtois avec les automobilistes et les autres cyclistes; on ne sera que plus respecté sur les routes;
- dans le cas d'une altercation avec un automobiliste, le calme est de rigueur;
- il est important de relever le numéro de plaque du véhicule et la description du conducteur dangereux et de porter une plainte officielle auprès des autorités.
- Ne jamais au grand jamais répliquer ou faire de signes désobligeants aux automobilistes et aux camionneurs.



14.0 Code d'éthique d'un cycliste qui se joint à un peloton

Axiome : Rouler en peloton comporte des risques. Un nouveau venu dans un peloton doit faire ses preuves « même s'il a payé sa carte de membre ».

- Il est nécessaire de gagner la confiance des membres d'un peloton, surtout si ces cyclistes roulent ensemble depuis longtemps.
- Demander la permission aux cyclistes pour se joindre au peloton et surtout, être « low profile ». Les grandes gueules « Ti Joe connaissant » sont rarement appréciés.
- Au début, se tenir en arrière du peloton, analyser et apprendre les règles de fonctionnement du peloton.
- Donner le temps aux membres de nous connaître afin de leur montrer que l'on sait se comporter en peloton, que l'on roule droit et donc que l'on ne constitue pas un risque pour les membres du peloton.

Une place au sein d'un peloton, ça se mérite.

15.0 Apprendre à rouler droit

Dans un peloton, il est très important de garder sa ligne et de rouler en ligne droite. Quoi de plus dangereux qu'un cycliste qui zigzague et se déporte de gauche à droite sans préavis?

« Rouler droit » est une habileté qui se développe et donc, qui s'apprend. Vous trouverez dans cette section différents exercices à faire seul afin de développer vos aptitudes.

- Rouler le plus longtemps possible directement sur la ligne jaune en bordure d'une route tranquille dotée d'un accotement de qualité.
- Tenir le guidon d'une seule main tout en gardant sa ligne. Alternier de main « tout en roulant droit ».
- Aller chercher un objet dans une des poches arrières de son maillot, le transférer de main, et le ranger de nouveau dans son maillot « tout en roulant droit ».
- Exercice très important : en tenant le guidon des deux mains, jeter un coup d'œil en arrière en tournant la tête « tout en roulant droit ».
- Exercice encore plus difficile et tout aussi important : lâcher une main du guidon et tourner les épaules et la tête vers l'arrière « tout en roulant droit ».
- Aller chercher le bidon d'eau tout en regardant devant. Le remettre en place sans quitter les yeux de la route.
Note. : en peloton, il est suggéré de laisser le goulot de la bouteille ouvert. Ainsi, on n'a pas à se battre avec le goulot à chaque fois que l'on veut boire.
- Lâcher complètement le guidon « tout en roulant droit ». En peloton, on ne doit jamais lâcher le guidon sauf si on est en arrière et que cette manœuvre ne comporte pas de risques pour ses coéquipiers. Être capable de rouler « sans main » est fort utile pour replacer une pièce de vêtements, pour ouvrir une barre énergétique, pour manger, etc.