

***Club Cycliste
LES BICYCOLOGUES***

Club de randonnées cyclosporatives

www.bicycologues.com

LE MANUEL DU BICYCOLOGUE - SAISON 2009





TABLE DES MATIERES



OBJECTIFS DU CLUB	4
NOTRE PASSION : FAIRE DU VÉLO	4
conditions d'adhésion :	5
avantages de l'adhésion au club :	5
règles de sécurité des cycloportifs	6
LE CLUB N'EST PAS UN CLUB DE COMPÉTITION	6
rôle du leader des sorties	7
assurances	8
CODE DESCRIPTIF DES SIGNES INDIQUANT UN DANGER POTENTIEL	8
règles de sécurité élémentaires	9
règles de sécurité passive :	9
règles de sécurité active :	11
TECHNIQUES DE PELOTON :	15
sillonnage cycloportif	15
régularité, règle maîtresse du sillonnage :	17
conduite du vélo	17
techniques de relais	19
QUE FAIRE EN CAS D'ACCIDENT ?	28

OBJECTIFS DU CLUB

Fondé vers 1985 et incorporé depuis 1999, le Club s'est donné comme objectifs de :

- ♦ organiser des randonnées cycloportives à partir de Brossard;
- ♦ promouvoir le cyclisme et les sorties cycloportives auprès de la population de la Montérégie;
- ♦ favoriser les activités de tous genres reliées à la pratique du vélo cycloportif;
- ♦ promouvoir la sécurité dans la pratique du vélo cycloportif.

NOTRE PASSION : FAIRE DU VÉLO

Le Club vise à s'assurer que ses membres aient du plaisir à rouler en sécurité en peloton et partagent leur passion du vélo cycloportif par le biais d'activités variées visant l'amélioration et le maintien de la santé et de la bonne forme physique, D'ailleurs, les catégories instaurées par le Club et décrites au tableau suivant reflètent cette vocation :

Groupe	Vitesse de croisière (km/h)	Distance (kms)	
		Début de saison	Mi- et fin de saison
Sages	20 - 25	30 - 50	50 - 75
Modérés	25 - 30	60 - 80	+/-100
Speedos	30 +	60 - 80	+/-100

Les sorties ont lieu tous les **mercredis, vendredis, samedis et dimanches d'avril à octobre** selon une grille horaire qui varie avec les saisons; consultez le bulletin annuel du Club pour l'année en cours ainsi que chacun des bulletins mensuels (Vélo-Clip) produits au cours de la saison.

À noter que dans le présent document, afin de faciliter la lecture, le masculin comprend le féminin.

Le profil typique de nos membres est le suivant :

- ♦ Il dispose d'un vélo de type cycloportif ou de route;
- ♦ Il est en bonne forme physique et est en mesure de soutenir la vitesse de croisière du groupe auquel il se joint et de compléter les distances proposées au tableau ci-haut.

Les membres sont invités à contribuer activement au bon fonctionnement du Club, par exemple, en agissant, à l'occasion ou régulièrement, comme leader de sortie, en s'impliquant dans la gestion des opérations courantes du Club ou la réalisation de projets spéciaux et en siégeant au conseil d'administration.

CONDITIONS D'ADHÉSION :

- ♦ Remplir le formulaire d'adhésion disponible sur le site Internet du Club ou au magasin Primeau Vélo Inc., 5775 boul. Taschereau est, Brossard J4Z 1A5, en prenant soin d'inscrire votre adresse courriel si vous en avez une, le remettre au comptoir du magasin Primeau Vélo Inc. ou le faire parvenir par courrier et payer la cotisation annuelle.

Les personnes intéressées à se familiariser avec les pratiques du Club peuvent participer à deux sorties sans frais et après avoir signé le formulaire de non-responsabilité avant le départ. Celles qui souhaitent rouler avec le Club régulièrement par la suite doivent se joindre au Club après avoir rencontré les conditions préalables.

- ♦ Être âgé de 15 ans ou plus. Les moins de 15 ans doivent être accompagnés d'un adulte qui en sera responsable en tout temps.
- ♦ Avoir une capacité et une forme physiques suffisantes.

AVANTAGES DE L'ADHÉSION AU CLUB :

- ♦ Sorties de vélo régulières organisées quatre fois par semaine;
- ♦ Sorties-Évasion effectuées à l'extérieur de la région;
- ♦ Rabais intéressants auprès de notre commanditaire Primeau Vélo (10% avant taxes sur prix régulier de tout item en inventaire ainsi que sur toute commande d'un montant minimum de 50\$);
- ♦ Politique d'achat par le Club de pneus et de chambres à air à prix avantageux pour les membres;
- ♦ Bulletins annuel et mensuels (mai, juin, juillet, août et septembre) ainsi que le bottin téléphonique des membres;
- ♦ Envoi d'informations sur les randonnées au calendrier (dont cartes détaillées des sorties du samedi) par courriel ou par la poste.

L'adhésion au Club vous permettra de :

- ♦ pratiquer votre sport avec un groupe de cyclistes chevronnés et enthousiastes dans un esprit de camaraderie et de solidarité;
- ♦ acquérir et partager des connaissances en matière de technique cycliste; et
- ♦ améliorer votre condition physique dans un encadrement sécuritaire.

Le Club met en tout temps la priorité sur la sécurité des participants et exige de ses membres de respecter **les dispositions du Code de la sécurité routière qui régissent la pratique du vélo**. De plus, le Club s'attend à ce que ses membres mettent en pratique les techniques de bon fonctionnement d'un peloton et les règles d'éthique qui s'y rattachent et qui sont décrites à la section 5 du présent document.

Tous les nouveaux membres qui ne peuvent justifier une expérience et/ou les connaissances suffisantes du vélo en peloton (par exemple : avoir déjà fait de la compétition, avoir été membre d'un autre club de vélo) sont tenus de suivre une clinique de formation et de sécurité cycliste donnée par le Club. Cette clinique est aussi offerte à tous les membres du Club qui désirent la suivre.

Le Club a été un des pionniers dans l'implantation en 2005 d'une campagne de sécurité à l'échelle provinciale visant à conscientiser les usagers de la route à certaines techniques de dépassement; il encourage donc ses membres à adopter un comportement qui tient compte de l'inévitable cohabitation avec les autres intervenants du réseau routier (automobilistes, camionneurs, motocyclistes, piétons, patineurs, etc.) et du partage de la route avec ces derniers. Le Club participe également au Tour du Silence qui a lieu annuellement au mois de mai sur la Rive Sud de Montréal et est pro-actif dans toutes les activités régionales et provinciales visant à faire valoir les droits et intérêts des cycloportifs.

Le **bulletin annuel 2009** du **Club Cycliste LES BICYCOLOGUES**, disponible sur notre site Internet, explique la philosophie qui sous-tend les pratiques du Club et donne une description détaillée des activités de la saison (calendrier des sorties régulières et description des sorties Évasion) ainsi que des événements entourant les festivités du 10e anniversaire.

Le Club Cycliste LES BICYCOLOGUES publie un bulletin mensuel, le **VÉLO-CLIP**, distribué de mai à septembre inclusivement à tous les membres dûment inscrits. Ce bulletin contient un rappel des activités mensuelles (détails et cartes des sorties Évasions ainsi que destinations, kilométrages et cartes des sorties régulières du samedi et dimanche durant les mois de mai, juin, juillet, août et septembre à partir du magasin).

RÈGLES DE SÉCURITÉ DES CYCLOSPORTIFS

REMERCIEMENTS

Les informations contenues dans les textes sur la sécurité cycliste inclus dans ce document ont été en partie tirées des sites Web des clubs cyclistes suivants : Club cycliste Les Vélomanes (Ste-Julie), Club cycliste de Sherbrooke (volet cycloportif), et Vélo-Passion. Nous remercions particulièrement M. Jacques Martel (marjac@videotron.ca), du Club cycliste Les Vélomanes (Ste-Julie) pour la permission de reproduire des extraits de son article « LE SILLONNAGE CYCLOSPORTIF », M. Denys Garneau (audace@sympatico.ca) - membre du conseil d'administration de l'Association cycliste en développement des affaires de Montréal (ACDA) et du Regroupement d'affaires à vélo de Québec (RAV) ainsi que de Vélo-Québec Association - pour la permission de reproduire des passages de son document « LA SÉCURITÉ EN CONTEXTES DE RANDONNÉES CYCLOSPORTIVES » et le Club Cyclorizon de Québec pour l'utilisation de leurs représentations graphiques.

LE CLUB N'EST PAS UN CLUB DE COMPÉTITION

Rouler longtemps en peloton, à des vitesses de 20 km/h et plus peut représenter un défi pour certaines personnes tout en étant très gratifiant. Les sorties en peloton constituent sans contredit un entraînement physique exceptionnel.

Afin d'avoir du plaisir à rouler de façon sécuritaire en peloton, il est essentiel que chaque membre du peloton soit conscient de ses responsabilités, connaisse et applique les règles de sécurité et d'éthique lors des sorties.

Dans la présente section, nous aborderons les thèmes suivants :

- a) Le rôle du leader de randonnée;
- b) Les assurances;
- c) Les règles de sécurité élémentaires.

RÔLE DU LEADER DES SORTIES

AVANT LE DÉPART

- ♦ Un leader doit être désigné pour chaque groupe.
- ♦ Il s'assure d'être bien connu de tous les participants de son groupe.
- ♦ Il est responsable du groupe de cyclistes sous sa direction (maximum:15).
- ♦ Il voit à créer un deuxième peloton si le nombre de participants est supérieur à 15; dans ce cas, il s'assure qu'un directeur de randonnée soit nommé pour le 2^e groupe.
- ♦ Après discussion, il s'entend avec les participants sur une destination, un parcours et une distance (sauf le samedi).
- ♦ Il rappelle les consignes du Club ainsi que les règles de sécurité et d'éthique importantes à suivre tout au long de la sortie :
 - Respect de la vitesse de croisière spécifique à son groupe (et réduite sur piste cyclable).
 - File indienne en milieu urbain, sur les artères achalandées et les pistes cyclables
 - Arrêt complet aux feux de circulation.
 - Ralentissement ou arrêt complet et prudence maximale aux panneaux d'arrêts.
- ♦ Il présente les nouveaux participants aux membres du peloton et facilite leur intégration en leur accordant une attention particulière.
- ♦ Il s'assure que les pelotons quittent séparément à partir du point de départ.
- ♦ Il s'assure de faire signer la déclaration de renonciation aux participants qui ne sont pas membres du Club.

DURANT LA RANDONNÉE

- ♦ **IL S'ASSURE EN TOUT TEMPS QU'AUCUN CYCLISTE N'EST LARGUÉ, ABANDONNÉ OU LAISSÉ SEUL PAR LE GROUPE.**
- ♦ Il fait stopper le groupe en cas de problème d'un membre (mécanique, crevaison, accident, fatigue, malaise, etc.) et s'assure qu'on lui porte assistance.
- ♦ Il s'assure du respect des consignes de groupe et des règles de sécurité.
- ♦ Au besoin, il arrête le peloton pour signaler tout manquement **grave** aux consignes du Club et aux règles de sécurité et invite ceux qui sont en défaut à les respecter.
- ♦ Il s'assure de faire effectuer les relais, en tenant compte des conditions de la route et de la capacité de chaque membre de son groupe.
- ♦ Il s'assure que celui qui tire le peloton s'acquitte de sa tâche de maintenir constante la vitesse du groupe et de signaler d'avance les hasards de la route (obstacles, poteaux, trous, cyclistes, etc.) et les changements de direction.
- ♦ Après tout arrêt, avant de repartir, il fait le décompte du nombre de participants.
- ♦ Il rapporte sans tarder les manquements graves au comportement et à l'éthique à un membre du conseil d'administration.

ASSURANCES

À l'heure actuelle, le Club a contracté les assurances suivantes :

- ♦ **L'assurance responsabilité civile** (dommage à autrui) offerte par Vélo-Québec par l'entremise d'un courtier. Cette assurance groupe protège le Club et ses membres qui pourraient être tenus responsables de dommages corporels ou matériels causés à autrui. La couverture est limitée au Canada.
- ♦ **L'assurance responsabilité civile des administrateurs** : cette assurance protège les membres du conseil d'administration du Club contre certains actes pour lesquels ils pourraient être tenus responsables, tels la discrimination, la négligence, la diffamation, etc.

NOTE IMPORTANTE : On notera que ces deux assurances ne couvrent pas les dommages corporels ou matériels aux membres eux-mêmes. L'adhésion individuelle à Vélo-Québec offerte aux membres des clubs cyclistes comporte une assurance accident individuelle sur la personne qui inclut frais dentaires, frais médicaux, indemnité en cas de mutilation ou paralysie accidentelle et autres avantages. Nous recommandons aux membres de bénéficier des avantages de cette assurance et nous les encourageons fortement à adhérer à Vélo Québec.

CODE DESCRIPTIF DES SIGNES INDIQUANT UN DANGER POTENTIEL

Auto devant	On prononce à voix haute : «Car Up !»
Auto derrière	On prononce à voix haute : «Car Back !»
Indiquer trou, crevasse, couvercle de métal (mouillé ou présentant des fentes), poteau, roche	On pointe l'obstacle du doigt et on avertit verbalement (" trou ! ", "crevasse !", "poteau!", "roche!")
<i>N.B. : Un trou, une crevasse ou un couvercle de métal doivent être indiqués s'il présente une dénivellation positive ou négative assez importante pour causer une chute. Il faut user de son GBS «gros bon sens»). Dans le doute, il est préférable d'indiquer l'obstacle.</i>	
Indiquer une crevasse longue	Indiquer un virage
Indiquer du gravier, du sable ou de la terre	On pointe l'obstacle du doigt en faisant dans le sens de la route un geste de la main d'en avant en arrière.
Indiquer un relais	On pointe l'endroit avec la main ouverte à plat.
Indiquer un arrêt (STOP, feu rouge ou urgence)	Un doigt pointé vers le ciel en faisant une rotation de la main en prononçant à voix haute : «Relais!».

Main ouverte vers le bas en prononçant à voix haute : «STOP!».

Indiquer le sens du virage de la main.

Indiquer un dos d'âne

Faire un mouvement concave de la main imitant le dos d'âne.

Indiquer une traverse de chemin de fer

Une main derrière le dos, faire un mouvement de gauche à droite.

Indiquer un obstacle sur la droite de la route (auto, cycliste, piéton, poteau, porte d'auto, autre).

Faire un mouvement de la main à l'arrière du dos indiquant de se tasser à gauche.

RÈGLES DE SÉCURITÉ ÉLÉMENTAIRES

SOUVENEZ-VOUS QUE, PAR VOTRE COMPORTEMENT, VOUS ÊTES RESPONSABLE DE VOTRE SÉCURITÉ ET DE CELLE DE TOUS LES AUTRES MEMBRES DU PELOTON.

En guise d'introduction, il est important de faire prendre conscience à chacun que la sécurité de tout le groupe ne repose pas sur la chance ou sur le seul civisme d'autrui mais sur son propre comportement en peloton et sur son engagement à agir en conséquence en tout temps.

La sécurité peut être passive (la prédisposition à la sécurité) ou active (le comportement de tous et chacun dans l'action).

RÈGLES DE SÉCURITÉ PASSIVE :

- 1- ALIMENTATION : Alimentez-vous sainement et hydratez-vous adéquatement, durant les jours précédant la randonnée, durant la randonnée et même après celle-ci. Dans les 2 heures qui précèdent une sortie, buvez environ 500 ml (2 tasses) d'eau ou de boisson énergétique et 10 à 20 minutes avant le départ, 250 ml (1 tasse). Un manque de « carburant » entraîne inévitablement un manque de concentration et de vigilance qui peut être la cause de la grande majorité des accidents en milieu ou en
- 2- fin de parcours. Un truc simple à ce sujet : tout au long du parcours, buvez 200 à 300 ml (environ 1 tasse) de liquide par périodes de 20 minutes, soit 1 tasse par heure et ce, même si vous n'avez pas réellement soif et mangez même si vous n'avez pas réellement faim. Lorsque vous éprouvez la faim ou la soif, il est déjà trop tard; vos réserves énergétiques sont déjà sérieusement entamées et votre rendement peut s'en trouver affecté.
 - Pour les sorties de moins d'une heure, une collation (barre tendre ou fruits) avant de partir et de l'eau seule dans vos bidons suffiront à combler vos besoins énergétiques;

- Pour les sorties d'une à deux heures, apportez une boisson énergétique dans vos bidons, soit de marque commerciale, soit de l'eau additionnée d'une source de glucides de type sirop (4 à 8%) et d'une pincée de sel (0,5 à 0,7 g/l);
- Pour les sorties de plus de 2 heures, les boissons constituées de sucres simples devront être complétées par un aliment solide (barre de fruit ou barre énergétique) et/ou par des maltodextrines; assurez-vous du bon dosage d'eau et de poudre : une boisson trop dense en apport énergétique pourra causer une déshydratation accrue de votre organisme qui devra utiliser plus d'eau pour la digérer; une boisson trop diluée sera sans effet en termes d'apport d'énergie;
- Quant aux aliments solides, préférez les aliments à forte teneur en glucides et à faible teneur en fibres et en matières grasses. Un truc simple: pour ne pas vous battre avec les enveloppes des barres lorsque vous roulez, prenez la précaution de les ouvrir avant le départ (à ne pas faire cependant avec les gels!!!). Et buvez beaucoup pour faciliter leur absorption rapide par votre organisme;

Après la sortie : Il est impératif de vous hydrater et de vous alimenter adéquatement afin de récupérer rapidement et préparer votre prochaine sortie :

- Dans les 30 minutes suivant la fin de votre sortie : votre organisme ayant encore besoin de sucres à absorption rapide, buvez environ 50 ml (2 tasses) de boissons énergétiques ou sucrées (ex. : jus de fruit);
 - Plus de 30 minutes après la sortie, la phase de récupération commence pour votre organisme. Vous devez alors prendre la meilleure source de carburant. Vous pouvez prendre des boissons contenant sucres et protéines (ex. : lait au chocolat ou yogourt fruité liquide) ainsi que des aliments modérément salés consommés de façon modérée (ex. : des bretzels mais pas de chips car trop grasses);
 - Par la suite (60 à 90 minutes après la sortie), un repas copieux, équilibré assurera à votre organisme une récupération complète;
 - Pour éliminer les déchets accumulés dans vos muscles sous forme d'acide lactique, n'oubliez pas de faire vos étirements; pour assurer un meilleur retour veineux, vous pouvez également vous coucher sur le dos, jambes à la verticale
 - pendant 20 à 30 minutes et massez doucement vos muscles des jambes; si vous disposez d'un(e) massothérapeute ou d'une personne connaissant les rudiments du massage sportif, n'hésitez pas à en profiter; vous ne vous en porterez que mieux et votre récupération n'en sera que meilleure et plus rapide;
 - Ne pas oublier que la période de récupération sera plus longue à mesure que vous avancez en âge;
- 3- Assurez-vous que votre vélo est toujours en ordre. Ajustez vos freins ; ajustez votre selle et votre guidon à vos mensurations ; ajustez vos dérailleurs (pour évitez des ralentissements subits et inutiles dans les ascensions) et fixez bien vos accessoires au cadre (notamment cages de bouteilles, pompe et sacoche de selle) pour éviter de les perdre en roulant. Assurez-vous que vos pneus sont en bon état et gonflés à la pression recommandée par le fabricant.
- 4- Portez votre casque. Dans le Club, il n'est pas seulement indispensable, il est obligatoire pour tous. Mais il sera vraiment sécuritaire s'il est bien ajusté à votre tête. Les chutes à vélo sont souvent brutales et peuvent arriver à n'importe qui. S'il « flotte » sur votre tête, le casque se déplacera et pourrait exposer des parties vitales de votre tête. Ne prenez jamais ce risque.

- 5- Portez des lunettes appropriées (non cassantes et de dimensions adéquates) pour éviter moustiques et poussières dans les yeux mais également en fonction de la luminosité; évitez les verres teintés quand le ciel est sombre.
- 6- Ayez toujours sur vous votre carte d'assurance maladie et de l'argent pour vous dépanner.
- 7- Tout participant doit être en mesure d'effectuer les réparations mineures nécessaires en cas de bris; ayez toujours avec vous une trousse d'outils et un tube de rechange.

RÈGLES DE SÉCURITÉ ACTIVE :

- 1- Reconnaissez vos limites physiques et roulez avec le groupe qui vous convient le mieux; si vous voulez rouler à 32 km / heure, ne vous joignez pas aux modérés, allez rouler avec les speedos. Si vous ne pouvez rouler à 28 km/heure, ne vous joignez pas aux modérés; roulez avec les sages.
- 2- Si vous choisissez néanmoins un groupe moins rapide que vos capacités, respectez la vitesse et les consignes du groupe d'accueil.
- 3- Maintenez la cadence de pédalage et la vitesse du peloton; autant que possible, pédalez en tout temps, un vélo en impulsion est plus stable, sauf dans les virages où il faut passer avec la pédale intérieure en position haute.
- 4- Roulez en ligne droite et conservez votre position dans le peloton sauf pour faire un relais.
- 5- Indiquez clairement de la voix et du geste tout changement de direction ; avant de changer de ligne, assurez-vous toujours que la voie est libre.
- 6- Évitez les mouvements brusques ; restez calme et relaxez, surtout au niveau des coudes, des épaules et du cou. En ayant le haut du corps décontracté, vous serez moins porté à zigzaguer à chaque petit geste et vous aurez plus d'énergie pour pédaler.
- 7- Gardez la tête haute et les mains sur le guidon en tout temps; ne lâchez votre guidon que si vous êtes en queue de peloton ou que si vous pouvez vous en éloigner.
- 8- **Obstacles** : signalez d'un geste clair en pointant le bras vers l'obstacle que le peloton doit éviter et en criant haut et fort « **Attention** » pour indiquer tout obstacle (véhicule, piéton, cycliste, poteau, trou, crevasse, roche, bouteille, vitre, etc.) de nature à pouvoir causer un accident qui se trouve dans la trajectoire du peloton.
- 9- Si vous devez faire face à un obstacle non signalé qui se trouve directement dans votre trajectoire, **évitez de changer soudainement votre trajectoire ou de freiner brusquement**. Ceci est d'ailleurs la cause généralisée des carambolages. Dans ce cas, levez-vous de votre banc pour réduire le choc et limiter les dégâts. Vous pouvez également tenter de sauter par dessus l'obstacle. Oui, cela peut relever du Cirque du Soleil mais avec un peu de pratique, il est plutôt facile d'effectuer un saut en roulant (en tirant simultanément guidon et pédales par le haut). Dans tous les cas, mentionnez haut et très fort « Attention » pour ceux qui vous suivent.

- 10- Au dépassement des obstacles majeurs (des véhicules stationnés, des piétons ou des obstacles divers généralement situés à droite), on mentionne haut et très fort « obstacles à droite » ou on indique avec un geste clair que le peloton doit bifurquer à gauche pour éviter l'obstacle (généralement en balayant de droite à gauche votre bras droit derrière votre dos). Il en est de même au croisement des voies ferrées.
- 11- De façon générale, ne roulez pas à plus de deux de front dans un peloton. Dans les zones à risque (passage étroit, absence de voies d'accotement, piste cyclable, route achalandée, etc.) roulez en ligne simple.
- 12- Ralentissez graduellement; évitez le freinage brusque inutile. Plutôt que de freiner brusquement, réglez votre vitesse à l'intérieur du peloton en :
 - appuyant moins fort sur les pédales et en redressant le torse,
 - vous décalant légèrement du cycliste qui vous précède,
 - effleurant très légèrement votre frein arrière.
- 13- Conservez une distance d'environ une 1/2 roue avec le cycliste qui vous précède. Ne croisez jamais votre roue avant avec la roue arrière du cycliste qui vous précède ; il s'agit d'un exercice très périlleux à éviter autant que possible.
- 14- Dans les côtes (montées et descentes), gardez la droite si vous ne dépassez pas d'autres cyclistes et si vous le faites, dépassez toujours **par la gauche** en avertissant celui ou ceux qui vous précèdent.
- 15- Si vous vous levez de votre selle, vous risquez de réduire votre vitesse et de surprendre ceux qui vous suivent avec tous les dangers de chute qui peuvent en résulter; pour éviter ce ralentissement, avant de vous lever, mettez 1 ou 2 dents de plus à l'arrière et levez-vous en utilisant l'axe de force optimal du levier de votre pédalier pour votre premier coup de pédale en danseuse; en d'autres mots, levez-vous lorsque votre pédale qui redescend se trouve à environ 2 heures et appliquez plus de force sur votre pédale tout en faisant attention de ne pas modifier votre trajectoire et de ne pas décélérer ni accélérer.
- 16- Dans les descentes, tenez le guidon de vos deux mains mais de façon souple, de préférence dans le creux du guidon en bas des cocottes, avec les doigts sur les freins pour parer à toute éventualité.
- 17- Évitez de vous lever inutilement. Si vous devez le faire, assurez-vous de ne pas dérégler la vitesse ou le rythme du peloton et surtout, n'arrêtez pas de pédaler.
- 18- Gardez votre ligne dans les virages. Lorsque le peloton s'apprête à emprunter une courbe, gardez la même position dans le peloton (ne tentez pas de couper vers le centre ou l'extérieur de la courbe); suivez la ligne du coureur qui vous précède. Une fois le virage amorcé, gardez votre ligne : si vous amorcez le virage à l'extérieur, restez-y.
- 19- **Pratiquez-vous à anticiper les situations.** Faites travailler vos neurones en tout temps, surtout quand le rythme est très rapide. Par exemple : que ferez-vous si, dans une courbe, le cycliste devant vous freine et vous oblige à bifurquer à gauche et qu'un véhicule vient devant ? Avez-vous de la place pour vous replacer rapidement dans le rang? Si le cycliste devant vous semble exténué, devez-vous laisser un peu plus d'écart entre vous et lui ? L'obstacle qui s'annonce à l'avant sera-t-il perçu par tous ? Prenez le temps d'observer en début de parcours vos collègues afin de déceler chez eux leur niveau

d'expérience en peloton et ajuster votre comportement en conséquence. En usant de diplomatie, n'hésitez pas à rappeler à ceux qui ne respectent pas les normes d'éthique et de sécurité les comportements adéquats énoncés au présent document.

- 20- Obéissez à la signalisation électronique : quand le feu de circulation est rouge, **vous arrêtez. Le cycliste qui se trouve en tête**, crie « **STOP** » et signale de la main tendue vers le bas l'obligation d'arrêter.
- 21- Aux intersections munies d'un signe «STOP», **le cycliste qui se trouve en tête** signale d'arrêter ou de ralentir et aux carrefours, il indique et mentionne à haute voix la direction à prendre : « À gauche », « À droite » , « On file » ou « Clear ».
- 22- Signalez dès que possible les ralentissements, les freinages, les arrêts et les hasards réels de la route ; évitez les changements de trajectoire et les arrêts brusques.
- 23- En tout temps, restez concentrés : ne vous laissez pas distraire et ne distrayez pas inutilement les autres participants ; soyez attentif à ce qui se passe tout autour de vous en ayant une vision périphérique du peloton (fixez les épaules et non pas la roue du
- 24- cycliste qui vous précède) et l'oreille alerte. Ne tournez pas la tête lorsque vous parlez ; regardez toujours devant. Souvenez-vous que les accidents se produisent surtout en milieu ou en fin de parcours lorsque les personnes commencent à ressentir une certaine fatigue et que les réflexes sont moins aiguisés.
- 25- Lorsque vous êtes épuisé et que vous ne pouvez plus suivre le rythme du peloton, arrêtez de prendre les relais et, à la limite, demandez au leader de réduire le rythme de pédalage et la vitesse du peloton.
- 26- Chaque membre du groupe doit faire suivre à haute voix vers l'arrière les informations reçues de l'avant et vice-versa.
- 27- On avertit le peloton de la présence d'un véhicule qui suit, dépasse ou croise le peloton, en criant « **Car up !** » pour les véhicules devant et « **Car back !** » pour les véhicules derrière le peloton.
- 28- Respectez le code de la sécurité routière (portez une attention particulière au VDFR), les directives du leader de randonnée et la vitesse de croisière du groupe auquel vous vous êtes intégré.
- 29- L'avant-dernier cycliste s'assure que le cycliste qui le suit est toujours là.
- 30- Attendez d'être en queue de peloton pour boire ou manger.
- 31- Si vous éprouvez le besoin de cracher ou de vous moucher avec les doigts (comme un vrai cycliste...), s.v.p. soyez gentil pour les autres participants : attendez d'être en queue de peloton ou, si la manœuvre peut se faire de façon prudente, éloignez-vous du peloton pour vous exécuter.
- 32- Le cycliste qui quitte la chaussée par inadvertance doit laisser passer le peloton et ne remonter qu'en position de queue. Il est préférable dans la mesure du possible de continuer en ligne droite sur l'accotement de la route plutôt que de tenter de revenir

immédiatement sur la chaussée : assurez-vous de contrôler pleinement votre vélo avant de revenir sur la route.

- 33- Si vous êtes fatigué, allez vous placer à l'arrière du peloton et avertissez le leader de votre groupe.
- 34- Si vous n'avez pas d'expérience du peloton, placez-vous à l'arrière, observez et posez des questions au leader de votre groupe ; si vous le demandez, un tuteur peut, si disponible, vous être alloué.
- 35- Si vous quittez le peloton, avisez au préalable le leader de randonnée ou un autre membre du peloton.
- 36- Arrêtez-vous lorsqu'un membre subit une crevaison, un bris mécanique ou se trouve dans toute situation anormale.
- 37- Les « aérobars » (appui-coude de type triathlon), les écouteurs pour baladeurs et les sacoches latérales sont strictement défendus en tout temps.
- 38- Sur pavé humide, méfiez-vous des couvercles en métal, des rails de chemin de fer et des flèches directionnelles qui, lorsque mouillés, deviennent très glissants;
- 39- Les traverses de chemin de fer doivent toujours autant que possible être franchies perpendiculairement afin d'éviter que la roue avant ne se coince dans le rail; si une voie ferrée n'est pas à 45° par rapport à la route, modifiez votre trajectoire pour la traverser de façon perpendiculaire tout en faisant preuve de prudence compte tenu de la circulation routière;
- 40- Il est préférable d'éteindre son cellulaire durant la sortie; de cette façon vous n'éprouverez pas le besoin de répondre et il est toujours disponible en cas d'urgence; si vous devez néanmoins le garder allumé et que vous recevez un appel, placez-vous en queue de peloton pour répondre et soyez bref.
- 41- Que faire si un chien s'élançait vers vous pour vous sentir les mollets? Premièrement restez calme (naturellement, c'est facile à dire lorsqu'on est poursuivi par un animal de grosse taille et qui aboie à s'en cracher les cordes vocales!). Essayez de ne pas modifier votre vitesse ni votre trajectoire. L'animal ne doit pas sentir que vous avez peur sinon vous serez perçu comme une proie facile. Prenez calmement votre bouteille et lorsque l'animal est près de vous, administrez-lui une bonne rasade de liquide sur le museau ou sur la tête. L'animal sera sans doute surpris par votre geste et ne demandera pas son reste. Si le chien vous aperçoit après votre passage, vous pouvez sans doute alors accélérer et le distancer facilement. Une fois sorti de son territoire, il n'insistera pas. Toutefois, si vous n'avez plus de liquide et que vous n'êtes pas en mesure d'accélérer et que l'animal vous apparaît menaçant, il est alors préférable de descendre de votre vélo avant qu'il ne soit rendu près de vous et de mettre votre vélo entre vous et lui comme protection; l'animal n'insistera sans doute pas. Cette solution n'est pas garantie cependant. Alors priez le ciel pour que son maître apparaisse. Vous pourrez alors lui demander de rappeler son animal. Dans les cas où malheureusement vous seriez attaqué et mordu par l'animal, appelez la police sans tarder et faites rapport de l'incident. L'animal sera sans doute confisqué et peut-être euthanasié. Prenez des procédures contre le propriétaire si vous avez subi des

dommages matériels et/ou moraux ... Mais pour cela le rapport de police vous sera d'une grande utilité dans vos démarches légales.

- 42- Roulez en tenant compte en tout temps des conditions climatiques, c'est-à-dire :
- avec un fort vent de face, on diminue un peu la vitesse de croisière annoncée, tout en recherchant un effort physique équivalent,
 - avec un fort vent de dos, on peut rouler un peu plus vite que la vitesse de croisière annoncée, tout en recherchant un effort physique équivalent.
- 43- N'oubliez jamais qu'une sortie réussie est une sortie où :
- on retrouve le même nombre de participants au retour qu'au point de départ;
 - au retour, tous les participants sont heureux d'avoir accompli un effort physique relativement intensif, en roulant de façon sécuritaire.
- 44- Effectuez les relais, en tenant compte des conditions de route et selon les directives énoncées dans la section **TECHNIQUES DE PELOTON**.

TECHNIQUES DE PELOTON :

Nous abordons ici deux techniques importantes que tout cycliste se doit de maîtriser : le sillonnage cyclosporatif et les techniques de relais.

SILLONNAGE CYCLOSPORTIF

Principe :

Entre 25 et 30 km/h, 80 % de l'énergie que vous dépensez sert à combattre la résistance de l'air. Pour améliorer votre rendement, il vous faut donc réduire cette force contraire. 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 ou rouler 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 en pratiquant 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 : il vise des cyclistes qui roulent en groupe et qui s'entraident en utilisant entre autres cette technique de sillonnage. On parle alors de "sillonnage cyclosporatif".

1- L'efficacité du sillonnage

Un cycliste en bonne forme physique peut maintenir une puissance d'environ 150 watts 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 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 watts, le gain serait de 11 km/h (42%).

2- Le sillonnage cyclosporatif 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 cyclosporatif. En réalité, les compétiteurs et les cyclosporatifs 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 fourni. On veut garder ses forces pour "clencher" l'autre au bon moment. Le cycliste situé à l'arrière tire avantage de celui qui le précède en le laissant dépenser son énergie. L'entraide est involontaire.

Le contexte d'une sortie cyclosporatif est très différent. L'ensemble des cyclistes forme une équipe sportive qui s'entraide le mieux possible afin de combattre un ennemi commun : la résistance de l'air. Les cyclosporatifs font un travail d'équipe tandis que les compétiteurs sont individualistes. De plus, le cyclosporatif 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 cyclosporatifs sommeille un petit compétiteur. Durant les étapes "plus chaudes" d'une sortie cyclosporatif, 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 d'un comportement de type cyclosporatif à compétitif sur une brève période de temps et ce, dans la mesure où cela ne nuit pas au reste du groupe.

3- Le sillonnage est une activité qui comporte ses risques

Mouvement et risque sont des notions indissociables. Oui, le sillonnage est une activité qui comporte des risques. L'important n'est pas de faire 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 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 ; l'expérience ne s'acquiert qu'en expérimentant.

4- La technique du sillonnage

Il n'est pas toujours nécessaire, lorsqu'on roule en groupe, d'appliquer l'ensemble des 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.

RÉGULARITÉ, RÈGLE MAÎTRESSE DU SILLONNAGE :

Maintenez constante la distance 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.

- 1- 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.

- 2- 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! 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. D'autre part, par vent de travers avec bourrasques, il est souvent impossible de maintenir une ligne droite. Faites de votre mieux.

- 3- 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 devant 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.

CONDUITE DU VÉLO

- 1- Ne regardez pas directement la roue du cycliste qui vous précède.

À vélo, on ne regarde pas 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.

- 2- 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 dix à quinze 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 une longue expérience du sillonnage. À plus d'un mètre de distance (une roue et demie), l'effet de sillonnage est diminué de beaucoup; à une longueur de vélo, il n'y a pratiquement plus d'effet de sillon.

- 3- Ne roulez jamais dans la zone critique du cycliste qui vous précède.

Nous avons parfois le réflexe, surtout sur les chaussées très accidentées, de rouler légèrement à côté de la ligne de roulement du cycliste qui nous précède de façon à voir les trous et crevasses qu'il y a dans l'asphalte devant vous. Cette façon de faire n'est pas mauvaise en soi, sauf qu'elle peut nous amener à rouler avec notre roue avant juste à côté de la roue arrière de celui qui nous précède. Nous sommes alors dans la zone de roulement la plus dangereuse ; c'est ce qu'on appelle la zone critique.

Il faut en effet comprendre que le cycliste qui nous précède peut beaucoup plus facilement faire un déplacement brusque latéral que longitudinal. Si vous vous donnez un minimum de 10 cm de jeu derrière la roue d'un cycliste, il faut vous accorder au moins 20 cm de côté lorsque votre roue chevauche la sienne.

- 4- 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. Ainsi, tous les cyclistes du groupe savent qu'il faudra tourner ou s'arrêter.

- 5- 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, lors d'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 autos) de vous tasser sur la bordure. Finalement, avec cette marge de manœuvre du côté droit de la file, vous pourrez, surtout s'il y a du trafic, faire vos relais à droite.

- 6- Ne dépassez pas vos limites.

Le cyclosporitif étant par nature un humain, il peut arriver que le peloton se mette à rouler 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. Sachez reconnaître ce point critique et si vous l'atteignez, n'hésitez pas à décrocher et à demander que la vitesse du groupe soit respectée si elle est supérieure à la vitesse normale du groupe. N'hésitez pas à demander l'intervention du leader de randonnée. Soyez conscient que le taux de risque est peut-être plus élevé durant ces quelques minutes où vous dépassez vos limites que durant tout le reste de la sortie de vélo. 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'aux SPEEDO; tout le monde a des limites, c'est juste qu'elles ne sont pas les mêmes pour tout le monde.

Si vous roulez à l'intérieur des limites de vitesse de votre groupe et que vous avez quand même de la difficulté à suivre, avertissez sans tarder votre leader de sortie et expliquez-lui votre situation.

- 7- En situation d'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 votre cyclomètre, vérifier la position de la chaîne sur les pignons, discuter avec un autre, sauf en cas de besoin.

TECHNIQUES DE RELAIS

AVIS IMPORTANT : les manœuvres de relais exposées ci-après, à l'exception de la manœuvre indiquée à la figure # 1, ne sont pas conformes au Code de la sécurité routière tel qu'en vigueur actuellement au Québec. Aucune de celles-ci ne doit être engagée en aucun cas sur des pistes cyclables. Sur les routes, que ce soit en milieu urbain ou rural, elles ne doivent être exécutées que si le circuit est sécurisé ou fermé ou encore que si le peloton est encadré par un service d'ordre reconnu par les autorités policières. Il ne faut jamais oublier qu'en tout temps, il importe de se conformer au Code de la sécurité routière.

1- Introduction

Nous avons vu que le cycliste en tête de peloton a nécessairement un effort plus grand à faire que ceux derrière lui (voir la section A sur le sillonnage cyclosportif). Normalement, chaque cycliste d'un groupe devrait occuper cette position à tour de rôle. Lorsqu'un cycliste laisse sa place en tête de peloton et qu'il rétrograde vers l'arrière du peloton, on dit qu'il exécute un relais. Nous verrons à la section suivante qu'il y a trois façons différentes de former un peloton (file indienne, lignes parallèles ou en éventail) mais dans tous les cas les relais se font approximativement de la même façon. Cette section vous explique comment il faut procéder pour faire des relais sécuritaires et efficaces.

2- Prendre un relais

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 fortes chances, surtout si vous n'avez pas beaucoup d'expérience, que vous soyez porté à accélérer de quelques km/h, surtout s'il n'y a pas de vent de face. Cela aura pour conséquence que le peloton jouera de l'accordéon, le peloton s'étirant alors et les derniers à la queue ayant à produire une accélération plusieurs fois plus grande que la vôtre.

Vous risquez alors de produire un largage involontaire d'une partie du groupe. 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 au moment où le cycliste en tête vous passe le relais. Lorsque vous prenez le relais, **gardez votre vitesse constante** (ce n'est pas vous qui devez accélérer, mais celui qui vous passe le relais qui doit ralentir) tout en évaluant le niveau d'effort physique nécessaire pour la maintenir. Si, par la suite, il y a une montée ou une descente, c'est en principe le niveau d'effort physique qu'il vous faut essayer de maintenir approximativement constant.

3- Donner un relais

Règles de base :

- ♦ Assurez-vous qu'il n'y a pas de véhicule qui s'apprête à croiser le peloton par l'avant ou par l'arrière.
- ♦ Évitez de passer le relais dans une courbe ou dans une côte.
- ♦ N'attendez pas d'être épuisé pour céder votre place.
- ♦ Si la voie est libre, indiquez clairement votre intention (de la voix ou par un geste) de passer le relais à celui qui vous suit.
- ♦ Écartez-vous très doucement (environ un guidon et demi) de votre ligne de roulement.
- ♦ Réduisez votre vitesse de 2 ou 3 km/h pour permettre au peloton de vous dépasser.
- ♦ Rétrogradez vers l'arrière du peloton en frôlant les équipiers.

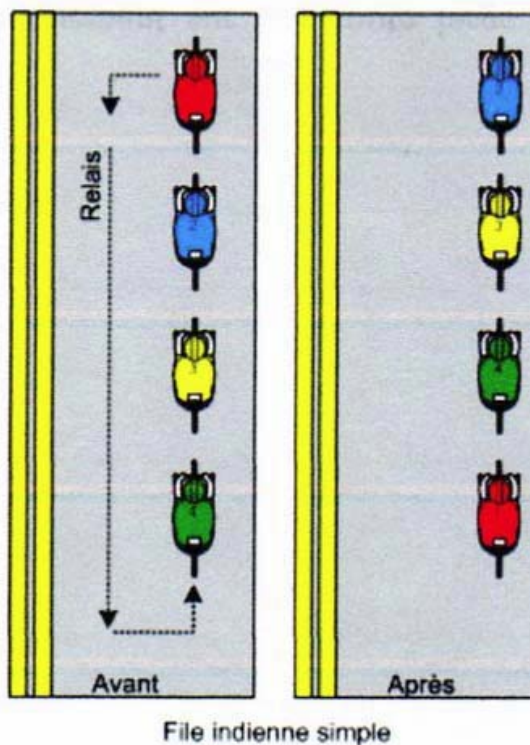


Fig. 1 Le relais en file indienne simple

Voir Fig. 1 Pour faire votre relais, choisissez sur la route un endroit où il n'y a pas de manœuvre particulière à exécuter (une courbe, une côte, une intersection, un arrêt, une lumière ou une chaussée particulièrement en mauvais état). 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 afin de vous assurer qu'il n'y a pas un cycliste ou une auto qui limiterait votre champ d'action. Vous pouvez ensuite dire "Relais" à celui qui vous suit ou l'annoncer d'un geste clair de la main, vous écarter doucement de votre ligne de roulement et finalement ralentir légèrement de façon à rétrograder le peloton. Lorsqu'il y a peu de vent ou lorsqu'il est de face, il est préférable de se déplacer vers le centre de la route. Il peut toutefois en être autrement lorsque le vent est de côté (de droite ou de gauche). Nous discuterons de ce cas particulier plus loin dans la partie qui montre comment rouler en éventail.

Il est important de ne 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 les 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, i.e. ne pas se déporter trop vers le centre de la route. 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 2e ou 3e cycliste, vous commencez vous aussi à utiliser la partie latérale de leur sillon.

3- Refus de prendre un relais

Quoi faire si vous ne voulez pas faire les relais ?

- ♦ Si vous êtes le dernier du peloton, vous devez rester derrière le groupe afin de ne pas monter dans la file jusqu'à sa tête.
- ♦ Si vous n'êtes pas à la queue du peloton, il est préférable de vous rendre à la tête de la file et de faire un relais très court de 10 sec. et de donner ensuite le relais.

Si vous trouvez que le groupe roule trop vite pour vous, vous devez éviter de prendre les relais. 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. Vous devez faire savoir clairement à tout le groupe que vous ne prendrez pas de relais. De plus, lorsque celui qui vient de faire le relais descend vers l'arrière du groupe, vous devez laisser devant vous 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. 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. Dans cette situation, faites plutôt un relais très court de 10 secondes et restez ensuite à la fin de la file.

Il est toujours plus prudent que le dernier du peloton avise celui qui vient de donner le relais et qui se dirige vers l'arrière du peloton qu'il est alors le dernier.

4- Rouler en tête du peloton

Rouler à la tête d'un peloton est malgré les apparences est beaucoup plus exigeant que de rouler seul. Il faut être concentré, prévenant et le plus stable possible.

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 changer de ligne 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.

5- 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 et que chacun est confortable avec le nouveau rythme.
- ♦ Augmenter la vitesse très graduellement, un km/h à la fois.
- ♦ Ne jamais le faire juste après avoir pris le relais. 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 et qu'une partie du peloton a été larguée? Rappelez-vous qu'une sortie cyclosportive n'est pas une course.
- ♦ Si après avoir augmenté la vitesse durant votre relais, vous réalisez que le peloton revient à la vitesse qu'il avait avant, c'est probablement parce qu'il ne veut pas rouler plus vite.

7- Formation en file indienne

La formation en file indienne est celle qu'on doit utiliser lorsqu'il y a trop de trafic pour pouvoir circuler à deux cyclistes de large. Cette formation est la plus simple des trois formations possibles et a l'avantage de n'utiliser qu'une bande étroite du bord de la route (un cycliste de large en formation de ligne et deux de large durant les relais) Elle a l'inconvénient de produire des files très longues, lorsque le nombre de cyclistes est élevé (plus d'une dizaine). De plus, l'effet de sillonnage est plus faible dans cette formation que dans la formation à deux lignes parallèles. Ne pas oublier qu'en vertu du Code de la route, un maximum de 15 cyclistes peuvent rouler ensemble en file indienne.

8- Formation de deux lignes parallèles

Il est préférable, pour un groupe de dix cyclistes ou plus, de rouler en formation de deux lignes parallèles. Cependant, les conditions de la route doivent le permettre en toute prudence, i.e. circuler sur une route peu achalandée et assez large.

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. Cette formation a aussi l'avantage de vous laisser côtoyer le même cycliste pendant une bonne partie du parcours. Elle a l'inconvénient de prendre beaucoup de place sur la route puisqu'au moment des relais, il y a quatre cyclistes de large. Lorsque les conditions le permettent, c'est généralement ce type de formation que les cyclistes préfèrent.

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

9- Relais deux par deux.

Il existe deux façons de faire le relais à deux. Il est très important de s'entendre à l'avance quelle façon sera utilisée par le groupe pour éviter tout malentendu.

PREMIÈRE FAÇON : (voir Fig. 2) Le cycliste de gauche se déplace à gauche et celui de droite, à droite : le peloton passe ainsi entre les deux cyclistes qui font le relais. C'est ce type de relais qui est le plus utilisé. Pour faire ce type de relais il faut être sur une route très peu achalandée et large puisque durant le relais, il y a quatre cyclistes de large. Évidemment cette façon de faire a le désavantage de prendre une grande largeur de la route. Cette façon de faire est conseillée uniquement dans les cas où les cyclistes ont l'autorisation de prendre toute la voie.

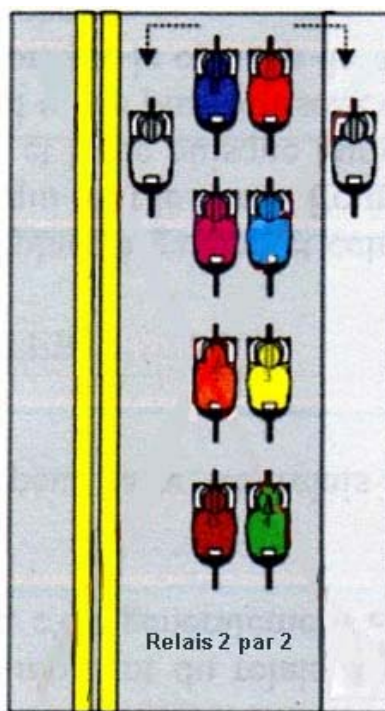


Fig.2. Relais deux par deux (1)

DEUXIÈME FAÇON : (voir Fig. 3) Le cycliste qui se trouve être le premier de la file gauche (le numéro 1) du peloton donne le relais par la gauche du peloton. Celui qui se trouve le premier de la file droite (le numéro 2) du peloton prend la place du numéro 1 et donne le relais de la même façon; cette façon de procéder est plus technique que la précédente car il y a un croisement de cyclistes à l'avant du peloton.

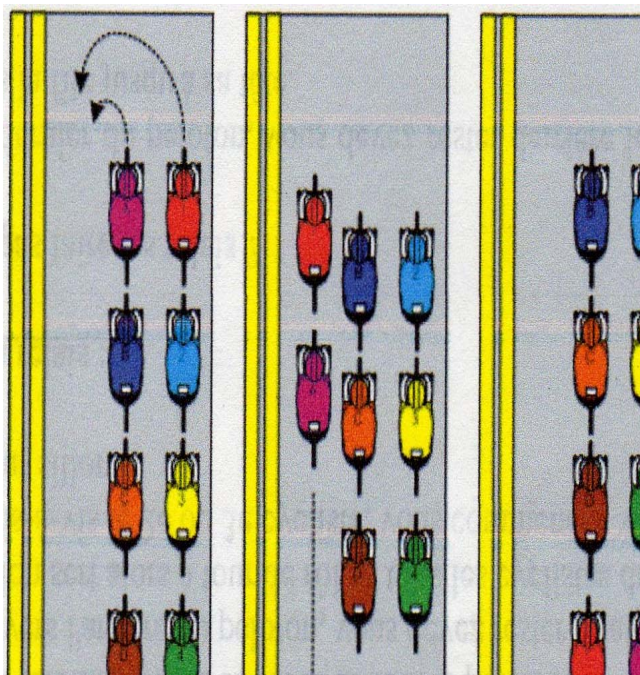


Fig.3. Relais deux par deux (2)

10- Relais par roulement (ou faire la roue selon le vent) (voir Fig. 4)

Pour faire des 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 tasser à gauche. Celui qui est le dernier en arrière à gauche se tasse alors dans la ligne de droite. Ce manège peut évidemment se répéter indéfiniment. C'est ce qu'on appelle faire la roue. Au lieu d'attendre que celui qui a donné le relais ait atteint l'arrière du peloton, celui qui a pris le relais donne le sien rapidement et ainsi de suite de sorte que nous avons deux lignes de cyclistes parallèles qui opèrent en continu, l'une qui descend (celle qui a donné le relais) et une qui monte (celle qui s'apprête à prendre le relais). Il est important que la vitesse du groupe soit toujours constante. Naturellement les relais dans ce type d'exercice sont beaucoup plus courts. 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 mais tout bon cycliste doit être capable de maîtriser cette façon de rouler. Pour les groupes qui commencent à pratiquer cette façon de rouler, il peut être prudent que le dernier de la file avise le cycliste qui le rejoint dans la ligne descendante en lui disant : « dernier ».

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.

Vous remarquerez sans doute que le file qui remonte (ou celle qui descend) dépend du côté d'où vient le vent. Si le vent vient de 11H00, c'est la file de droite qui monte et celle de gauche qui descend. Si le vent vient de 13H00, on fait l'inverse : la file de gauche monte et celle de droite descend. Donc la file qui monte doit toujours se trouver à l'abri

du vent et se trouve à dépenser moins d'énergie; quant à celle qui descend, même si elle est dans le vent, elle travaille moins fort car elle se laisse glisser vers l'arrière.

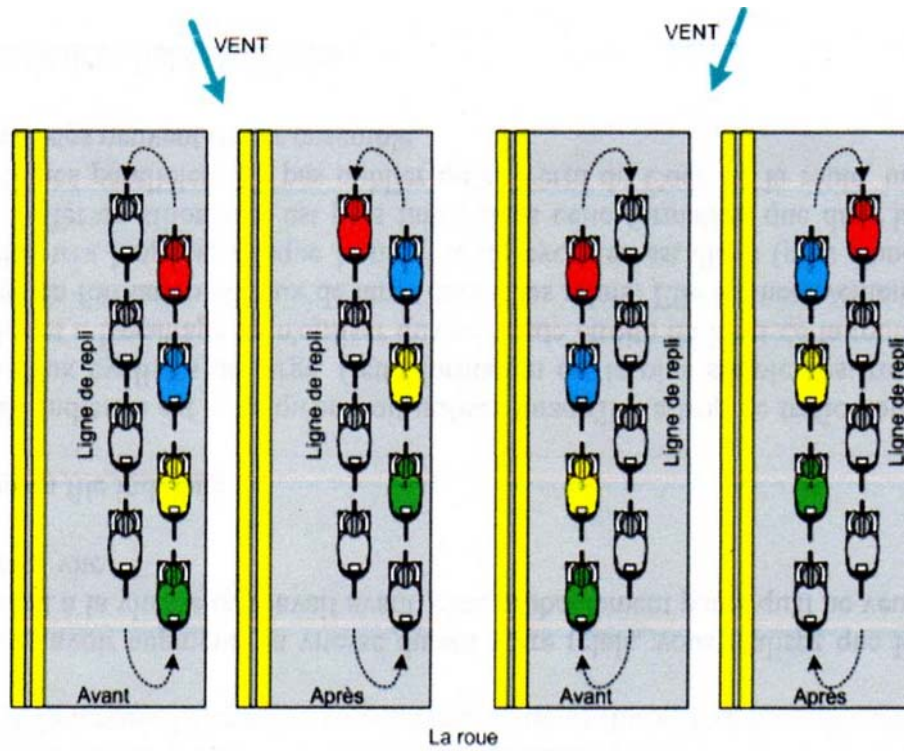


Fig.4 La Roue selon le vent

Espace laissé en blanc intentionnellement

11- La roue en éventail ou formation double en éventail (voir Fig. 5)

La roue peut également se faire en fonction de la direction du vent mais ici, au lieu de faire la roue en ligne droite, elle se fait en éventail ou en diagonal par rapport à la route. Si le vent vient de la gauche, les cyclistes se placent de la gauche vers la droite en partant du centre de la route et forment une double ligne, la première à l'avant et ascendante vers le centre de la route, l'autre, derrière la première et descendante vers la droite de la route. Naturellement, si le vent vient de la droite, le mouvement est inversé. À noter que cette technique ne peut être utilisée que si les conditions de circulation sur la route le permettent, par exemple lors d'une cyclo sportive se déroulant sur une circuit protégé de la circulation automobile, i.e uniquement dans les cas où les cyclistes ont l'autorisation de prendre toute la voie.

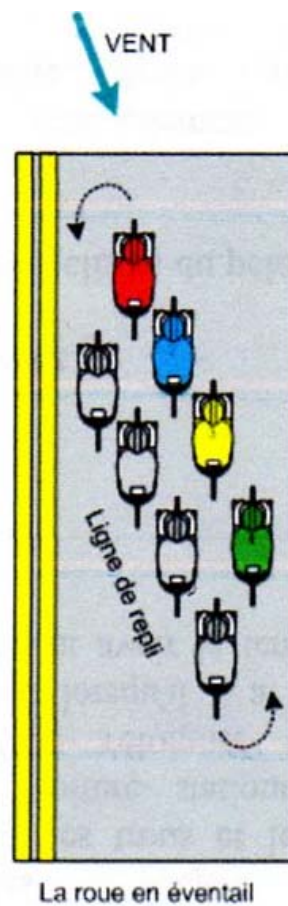


Fig.5 La roue en éventail

12- Formation simple en éventail. (Voir Fig.6)

Cette formation doit être utilisée uniquement sur une route large et peu fréquentée :

Par vent de côté, il est préférable de former un éventail plutôt que de rouler en file indienne.

Si le vent vient de la gauche, le cycliste de tête se place près du centre de la route ; s'il vient de la droite, il doit être à la bordure 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. Cette façon de faire est conseillée uniquement dans les cas où les cyclistes ont l'autorisation de prendre toute la voie ou peuvent entreprendre cette manœuvre sans danger.

ATTENTION : En formation d'éventail, il est particulièrement important de garder une ligne de roulement la plus droite possible et d'éviter tous déplacements transversaux brusques, ce qui pourrait occasionner des chutes collectives.

En effet, 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.

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.

Par vent de côté, la route ayant une largeur limitée, si le groupe est trop gros (plus de 7 ou 8 participants) pour un éventail simple, il faut se placer en formation d'éventail double (voir Fig. 5) et faire des relais en changeant d'éventail. On fait la roue en éventail.

On peut également organiser une nouvelle formation d'éventail. Car, les derniers à la queue de l'éventail sont alors en bordure de route (c'est ce qu'on appelle être pris dans une bordure) et ne peuvent pas profiter du sillon de ceux qui les précèdent et se trouvent directement sous le vent. Il est alors préférable de faire deux éventails distincts, le second à bonne distance du premier pour ne pas gêner la manœuvre du premier échelon.

Dans tous les cas, comme pour la roue, il est nécessaire que tous les cyclistes du groupe soient conscients des manœuvres à exécuter.

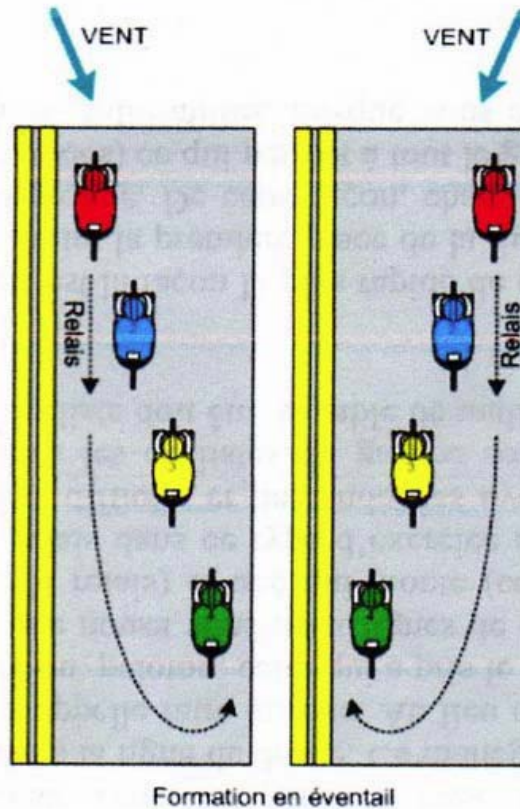


Fig.6 Formation en éventail.

QUE FAIRE EN CAS D'ACCIDENT ?

La pratique du vélo est une activité qui comporte des risques de chutes ou de collision avec des automobiles, donc des risques de blessures plus ou moins graves. Il faut donc être prêt à réagir de façon adéquate afin de porter assistance aux personnes blessées. Il importe de noter en premier lieu que jamais vous ne pourrez être blâmé pour avoir tenté de porter assistance à une personne blessée à condition toutefois que votre intervention ait été faite de bonne foi et dans les limites du bon sens. En effet, si vous n'avez pas suivi de formation en premier soins, ne faites pas preuve d'héroïsme. De plus, pour ceux qui ont suivi une telle formation, soyez assuré qu'une telle formation en premier soins ne vous impose pas de responsabilité additionnelle mais elle vous donne la possibilité de sauver des vies; mais même dans ce cas, si vous intervenez, ne le faites que dans la mesure de vos connaissances.

- a) En cas d'accident, la sécurité du groupe est la première priorité à assurer : il faut immédiatement sécuriser le périmètre où l'accident s'est produit. Placer une personne en amont de la circulation pour aviser les automobilistes de ralentir ou même de s'arrêter s'il le faut.
- b) En tout temps restez calme et agissez avec rapidité; en cas de blessures graves, la rapidité d'action est la clé du succès.

- c) Tentez de relever des points de repère de l'endroit où vous vous trouvez (nom de la localité, nom de la rue, numéro de la route, nom de commerce, intersection, etc.). Un membre qui dispose d'un cellulaire devra communiquer immédiatement avec les services d'urgence (911). Si personne n'a de cellulaire, envoyez un cycliste muni des points de repère pour demander de l'aide. Si vous le pouvez, arrêtez toute voiture qui passe pour demander au conducteur d'appeler les services d'urgence. Si la voiture refuse de s'arrêter, faites-lui signe d'appeler les services d'urgence.
- d) Une personne doit rester en tout temps avec la personne blessée et la réconforter en lui parlant constamment.
- e) Prodiguez les premiers soins à la personne blessée que si vous avez déjà été formé pour ce faire. Et uniquement si son état menace sa vie. Dissuadez toute personne qui désirerait faire preuve d'héroïsme sans formation requise.
- f) **Si la personne blessée est inconsciente**, il peut être très dangereux de la déplacer sans prendre les précautions nécessaires en raison de blessures internes et externes potentielles qui pourraient alors s'aggraver.
- g) **Si la personne blessée est inconsciente**, ne la déplacez pas, tentez de la réveiller sans la brusquer. Si cela est impossible et que vous ne connaissez pas les techniques de réanimation appropriées, demandez si, dans le groupe, une personne les connaît ou sinon, demandez rapidement de l'aide; laissez les personnes aptes les appliquer.
- h) **Si la personne est consciente** et vous apparaît gravement blessée, même si elle ne semble pas avoir de blessure à la tête, au dos, au cou ou à la colonne vertébrale, **n'intervenez que si vous avez reçu une formation appropriée**. Dans ce cas, **une personne formée en premiers soins** devrait faire ce qui suit :
- A - installer la victime dans un endroit sécuritaire;
 - B - si elle n'a pas de blessures à la tête ou à la poitrine, la placer sur le dos; la tête et la poitrine doivent être plus bas que les jambes afin d'assurer une meilleure circulation du sang vers le cerveau, le cœur, les poumons et les autres organes vitaux;
 - C - en cas de blessures graves à la tête et à la poitrine, élever la partie supérieure du corps;
 - D - en cas de blessures à la poitrine, élever le côté blessé afin d'aider la côté du poumon blessé à mieux respirer;
 - E - dans tous les cas, desserrer les vêtements au cou, à la taille et partout où la circulation sanguine ou la respiration peuvent être gênées;
 - F - si la victime perd connaissance et dans certaines conditions, il faut rouler la victime sur le côté afin de faciliter sa respiration et éviter qu'elle ne s'étouffe avec son sang ou respire ce qu'elle pourrait vomir;
- i) **Dans tous les cas, que la personne soit consciente ou non :**
- A - si la personne est victime d'une grave hémorragie, demandez rapidement de l'aide et laissez faire la personne formée à faire face à cette situation. Une personne formée en premiers soins devra exercer immédiatement une pression directe sur la plaie avec la main. Si l'hémorragie ne cesse pas et selon la

condition de la victime, il faut tenter d'élever la partie blessée au-dessus du cœur de la victime tout en maintenant la pression sur la plaie. Ne pas oublier qu'une perte abondante de sang peut entraîner une détérioration très rapide de l'état de la victime;

B - dans tous les cas, et surtout si une blessure à la tête ou à la colonne vertébrale est soupçonnée et qu'un danger routier ou autre imminent oblige à déplacer la victime, une personne formée en premiers soins s'adjoindra 2 ou 3 autres personnes afin d'assurer un déplacement coordonné de la victime de la façon suivante : (1) les personnes doivent insérer préalablement et délicatement leurs bras sous la victime (ou glisser sous elle une couverture ou des maillots de vélo qui faciliteront le déplacement); (2) assurer un appui solide et uniforme sous les épaules, la cage thoracique, le ventre le bassin et les jambes de la victime; (3) une autre personne assurer un appui avec une main sous le cou et une autre main sous la tête de la victime; (4) toutes les personnes impliquées doivent déplacer, de façon coordonnée, le corps dans un mouvement qui figurera tout le corps, la tête et le cou de la victime durant le déplacement;

C - Garez la victime au chaud; évitez les attroupements autour d'elle et demandez à une personne qualifiée de rester auprès d'elle pour surveiller la victime jusqu'à l'arrivée des secours;

J) **En cas d'accident avec un véhicule immatriculé (auto, moto, camion) (*):**

Si vous avez un accident avec un véhicule moteur immatriculé et **en mouvement**, vous êtes couvert par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), et ce, même si le véhicule ne vous touche pas directement et sans égard à la responsabilité de quiconque. Dans la mesure où vous êtes toujours en possession de vos moyens et même si vous n'avez pas de blessures graves, faites rédiger un rapport d'accident par un policier ou établissez un constat à l'amiable avec le conducteur du véhicule. Dans tous les cas, prenez systématiquement en note le numéro d'immatriculation de la voiture qui est impliquée dans l'incident et si possible, le numéro de permis de conduire du conducteur

Si vous avez accès à un téléphone cellulaire muni d'un appareil photo, il est toujours sage de prendre le plus de clichés possibles de la situation afin d'étoffer votre dossier de réclamation pour dommages matériels (dommages des deux parties, lieux, individus, témoins, documents, etc.). Et assurez-vous de prendre en note le nom et les coordonnées des témoins qui vous apparaîtront crédibles au dossier.

Si vous avez un doute sur la gravité de vos blessures, même si elles vous apparaissent mineures, allez passer un examen médical dans les 24 heures. Si vous avez des blessures, la SAAQ couvrira les frais engendrés par vos blessures sans égard à la responsabilité et jusqu'à concurrence des maximums prévus.

Si vous avez des dommages matériels et que le conducteur du véhicule est responsable de l'accident, vous pouvez vous adresser aux tribunaux civils (comme la Division des petites créances de la Cour du Québec) pour réclamer ces dommages.

Si vous êtes impliqué dans un accident avec une automobile et que vous désirez obtenir des compensations pour des bris majeurs à votre vélo, faites venir les

policiers et dites que vous êtes blessé. Dites que vous êtes blessé, sinon les policiers ne traiteront pas votre requête en priorité. En fait, ils ne se déplaceront même pas, et vous n'aurez pas de rapport officiel. Faites-vous remettre une copie du rapport de police avec les coordonnées exactes de l'automobiliste ou, à tout le moins, le numéro du rapport.

Voici deux cas d'accidents assez fréquents où les automobilistes sont responsables. Premier cas : une portière s'ouvre, et vous la percutez. L'automobiliste est responsable de regarder avant d'ouvrir sa portière pour s'assurer que la voie est libre. Second cas : vous roulez à la droite de la chaussée, et une auto vous frappe en tournant à droite, alors que vous continuiez tout droit et aviez priorité. L'automobiliste devait vous céder le passage puisqu'il tournait et pas vous.

À NOTER : Si vous avez un accident avec un véhicule moteur qui est immobile (sans conducteur), avec un autre cycliste ou avec un piéton, sachez que vous n'êtes pas couvert par le régime de la SAAQ. Dans ce cas, si vous avez des blessures, allez passer un examen médical dans les 24 heures. Règle générale, c'est l'assurance privée des individus qui règlera les dommages matériels si la responsabilité est démontrée.

Il se peut aussi que la responsabilité de l'accident ne soit pas claire ou que vous soyez responsable de l'accident : l'autre partie pourrait donc décider de vous poursuivre. Dans un tel cas, si vous avez une assurance privée en responsabilité civile (qui vient avec votre assurance habitation), vous êtes généralement couvert pour ce genre de responsabilité (profitez de cette lecture pour vérifier que vous êtes adéquatement couvert). Avisez votre assureur au plus tôt.

Si vous avez un accident causé par un bris ou un obstacle sur la chaussée, vous n'êtes pas couvert par la SAAQ. Si vous avez des dommages physiques ou matériels et désirez tenter une poursuite, vous devez établir en premier lieu quelle est l'autorité qui a la responsabilité de la rue, de la route, de la piste ou du pont. Vous devrez donc déterminer qui gère la route sur laquelle vous avez eu votre accident : la municipalité, le ministère des Transports du Québec, le gestionnaire de piste cyclable ou le gouvernement fédéral ? Après avoir établi la responsabilité, vous devez agir vite. Dans le cas des villes, vous devez aviser le greffier, par envoi recommandé, de votre intention de poursuivre la ville concernée pour vos dommages matériels, et ce, dans les 15 jours suivant l'accident. Les municipalités ont même un formulaire prévu à cet effet. Pensez également à prendre de nombreux clichés et à noter le nom de témoins crédibles.

(*) Source : www.velo.qc.ca/fr/clubs/Guideclubs.pdf

JUMELAGE DU CLUB CYCLISTE LES BICYCOLOGUES

Vendredi, le 15 août 2008, le conseil d'administration du Club a accueilli douze membres du Club Cyclotourisme ASPTT Carpentras (oui ! c'est bien la ville qui est située au pied du légendaire Mont Ventoux), rencontre qui faisait suite à une correspondance de plusieurs mois.

À cette occasion, un protocole de jumelage a été signé par Jean-Claude Gardiol, le président de la section "cyclo" de l'A.S.P.T.T. Carpentras, et Pierre Chartrand, notre président.

Nous espérons que cette entente mènera dans un avenir prochain à des échanges qui pourraient prendre la forme d'un voyage en Provence pour les membres des Bicycologues sous l'égide du Club Cyclotourisme ASPTT Carpentras et, réciproquement, d'un accueil par les Bicycologues de membres de l'ASPTT Carpentras, auxquels nous fournissons, entre autres, du soutien routier et logistique. Nous croyons que ce genre d'échanges pourrait s'avérer très enrichissant pour les membres des deux clubs.

LE MOT DE LA FIN

Cette première version 2009 du Manuel du Bicycologue se veut naturellement perfectible. Aussi, nous serions heureux de recevoir toute suggestion de modification ou d'ajout visant à en améliorer le contenu. Nous vous remercions à l'avance de votre collaboration à cet effet.

RESTEZ INFORMÉS EN LISANT LE
BULLETIN ANNUEL ET LE VÉLO-CLIP
ET EN VOUS RENDANT SUR LE SITE INTERNET DU CLUB À
WWW.BICYCOLOGUES.COM

BONNE ROUTE

LE MANUEL DU BICYCOLOGUE

Comité de Rédaction : Savoie Sharpe,
Pierre Chartrand et Réal René

Commentaires, questions et suggestions :
bicycologues@yahoo.ca