

ROULER en PELOTON

Pour roulez comme cela,



En évitant cela,



Imprégnés vous des conseils suivants ...

LA TECHNIQUE POUR ROULER EN GROUPE

- 1 - La régularité: règle maîtresse.
- 2 - La conduite du vélo.
- 3 - Les relais.
- 4 - La tête du peloton.
- 5 - Formation de deux lignes parallèles.
- 6 - Formation en éventail.

Il n'est pas toujours nécessaire, lorsqu'on roule en groupe, d'appliquer l'ensemble des règles décrites ci-dessous. Durant la période d'échauffement 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 resserre. 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 pour profiter du phénomène de l'aspiration.

1 - La régularité: règle maîtresse.

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 nous précède.

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.

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 rencontre. Attention toutefois, sachez qu'il est plus sécuritaire, lorsqu'on roule en peloton, de passer dans les petits trous que de systématiquement essayer de les éviter. Autrement dit, en peloton il faut être moins tatillon sur les trous que lorsqu'on roule seul. Par vent de travers avec bourrasques, il est pratiquement impossible de maintenir une ligne droite. Essayez tout de même de faire de votre mieux.

Restez sur la ligne de roulement du cycliste qui vous précède.

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

2 - La conduite du vélo.

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

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

La distance entre votre roue et celle du cycliste qui vous précède doit être d'au moins 10 à 15 centimètres et d'au plus une longueur et demie de roue (± 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 des années d'expérience. À plus d'un mètre et quart de distance, le phénomène d'aspiration est diminué de beaucoup; à **une longueur** de vélo, il n'y a pratiquement

plus d'aspiration.

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.

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 tasser sur la bordure. Finalement, avec ce jeu du côté droit de la file, vous pourrez, surtout s'il y a du trafic, faire vos relais à droite.

Ne dépassez pas vos limites.

Le peloton roule de plus en plus vite. Au début, cette augmentation graduelle de la vitesse est stimulante. On pousse un peu plus fort sur les pédales. On tient bien la roue de celui qui nous précède. La concentration est maximale. Le 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. Rouler vite en paquet et profiter de l'aspiration demande une grande concentration et il est difficile, voire impossible, de la maintenir lorsqu'on a dépassé ses limites. Tout le monde a des limites, c'est juste qu'elles ne sont pas à la même vitesse pour tout le monde.

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 l'aspiration est importante et plus vous devrez vous concentrer sur votre pilotage. Évitez alors tout ce qui peut vous distraire : "regarder" sur son compteur, 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 énergétique, observer la beauté d'un corps de l'autre sexe (ou du sien, c'est selon), etc.

3 - Les relais.

Lorsque vous prenez le relais ce n'est pas à vous d'accélérer, mais c'est à celui qui vous précède 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 compteur la vitesse à laquelle vous roulez.

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.

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 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.

Si vous ne voulez pas faire les relais :

Si vous trouvez que le groupe roule trop vite pour vous, il est préférable de continuer

à faire la rotation et de faire un relais très court (quelques secondes) plutôt que de demeurer en fin de peloton.

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.

4 - La 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.

Éviter de passer très près des trous et crevasses.

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.

En tête de peloton, vous pouvez vous considérer comme un pilote de Boeing (salaire en moins) et toute la responsabilité du groupe. 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 stable possible.

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.

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 cyclo sportive 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.

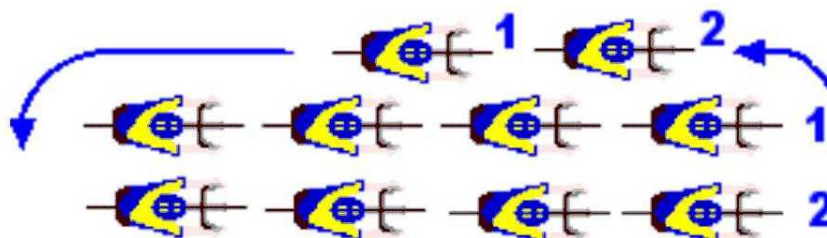
5 - Formation de deux lignes parallèles.

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 d'aspiration est plus efficace.

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

a) Le **relais deux par deux** 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 trois cyclistes de large.



b) 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 en arrière à gauche se tasse alors dans la ligne de droite.

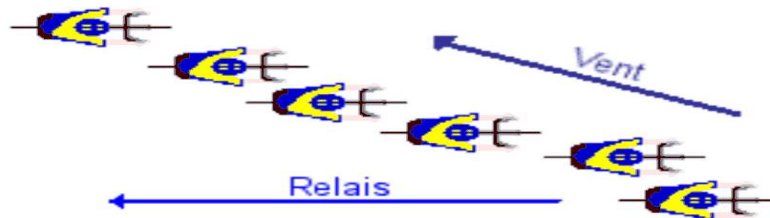
Ce manège peut évidemment se répéter indéfiniment. Le relais par roulement est plus difficile et demande des cyclistes un peu plus expérimentés. Il est important que tous les cyclistes du groupe soient conscients des manœuvres à exécuter.

Faire 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.

6 - Formation en éventail.

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. 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.

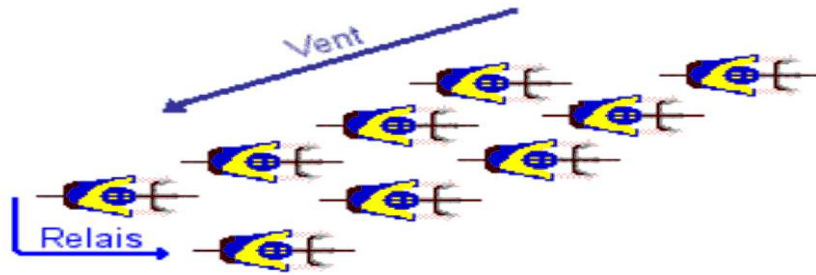
En formation d'éventail, il est particulièrement important de garder une ligne de roulement la plus droite possible et d'éviter tous déplacements transversaux brusques.

Si vous vous déplacez transversalement, le cycliste qui vous suit sera obligé de faire la même chose, mais probablement avec 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. (voir la figure)

Par vent de côté, si le groupe est trop gros pour un éventail simple, il faut se placer en formation d'éventail double et faire des relais courts .



La formation en éventail ne fonctionne pas bien lorsque le groupe est trop gros (plus de 7 ou 8).

Les derniers, à la queue de l'éventail, sont alors en bordure de route et ne peuvent pas profiter de l'aspiration de ceux qui les précèdent. Il est alors préférable de faire deux éventails un derrière l'autre et de faire des relais en changeant d'éventail. Comme pour la roue, il est nécessaire que tous les cyclistes du groupe soient conscients des manœuvres à exécuter.

Article reproduit avec l'aimable autorisation du CCV Castelmaurou.