

Comment rouler en peloton

Guide à l'intention des cycloportifs du club Vélo Plaisirs



Document produit par Sylvain Lemay

Mai 2008

Révisé par Denise Parent et Roxane Parent

Avril 2011

Introduction

Le but principal de ce document est de standardiser la pratique de rouler en peloton pour le club Vélo Plaisirs. Il s'agit aussi d'expliquer une série de comportements à adopter qui permettront au participant cycloportif de faire l'expérience de rouler en peloton de façon sécuritaire et agréable. Y'a-t-il d'autres façons de rouler en peloton ? Bien sûr, mais les comportements dans ce guide sont ceux que le club Vélo Plaisirs veut adopter. Si vous allez rouler avec d'autres clubs, demandez-leur comment ils font. Les signaux et certaines conventions pourront être très différents !

Les comportements expliqués ici sont des généralités, c'est-à-dire qu'ils s'appliquent dans la majorité des cas, mais certaines situations feront bien sûr exception. La logique et le bon sens s'appliquent en tout temps !

Pourquoi on roule en peloton ?

La friction de l'air augmente avec le carré de la vitesse. Ceci veut dire que plus on roule vite, plus on dépense de l'énergie à pousser sur l'air. En ayant un autre cycliste devant nous, on diminue cet effort de 10, 15 ou même 20%, tout dépendant de la vitesse ! Ce n'est pas négligeable. Rouler en peloton permet donc de pouvoir rouler plus vite tout en minimisant la fatigue.

Bien sûr, rouler en peloton est une habileté qui se développe avec la pratique, comme dans tout sport et il ne faut pas s'attendre à la perfection du premier coup. Il faut développer un senti avec son vélo et avec le peloton, et ça prend de la pratique. Les notions de ce guide vous aideront à développer ces habiletés plus rapidement.

1. Notions de bases

1.1 **Vêtements**: Porter des vêtements près du corps afin de maximiser l'effet aérodynamique, faciliter les mouvements et pour éviter d'obstruer la vue aux autres cyclistes.

1.2 **Accessoires**: Tous les objets tels que bouteilles, pompes, sacs de selle, etc. doivent être bien attachés sur le vélo. A noter que **les sacoches, les béquilles et les sacs à dos ne sont pas permis** lorsqu'on roule en peloton sauf s'il s'agit de sacs à dos type 'camelback'.

1.3 **Pneus**: les pneus doivent être en bonne condition et toujours avoir au moins une chambre à air de rechange avec soi

1. Capitaine ou chef de peloton (responsable)

Il est important d'avoir un capitaine ou chef de peloton. Il donne les directives à suivre avant le départ pour la randonnée, comme la vitesse moyenne, la durée d'un relais etc. Écoutez-le !

2. Techniques générales de peloton

Tous les cyclistes du peloton prennent un relais comme chef de file et les points suivants sont à surveiller :

2.1 Le **chef de file** est le premier cycliste du peloton. Il agit comme les **yeux du peloton**, il choisit la meilleure ligne et maintient le rythme convenu. Très important : il faut **scruter la route loin devant afin de choisir sa trajectoire à l'avance**, signaler 4-5 mètres **avant** l'obstacle à éviter.

2.2. Le **serre-file** agit comme **l'ouïe du peloton**, il avise les cyclistes qui le précèdent lorsqu'un véhicule ou un autre peloton s'apprête à dépasser le sien. On crie alors « **voiture arrière > ou < un peloton nous dépasse > !**

2.3 **Principe de la stabilité** : un peloton n'est aussi stable que le cycliste le moins stable du peloton : tout mouvement inapproprié a un effet tout le long de la ligne. Chaque cycliste a donc la **responsabilité** de tous les autres cyclistes derrière lui !

- 1- Stabilité latérale : **principe de la « chique de gomme »**. **Il faut rester en ligne, notre roue avant alignée avec celle du cycliste devant nous !** Autrement dit, si le chef de file passe sur une chique de gomme, en principe, tout le peloton passera sur la même chique de gomme.
- 2- Stabilité longitudinale ou de vitesse : pour éviter l'effet d'accordéon ou d'élastique qui draine l'énergie de tous.

Éviter à tout prix d'accélérer et de ralentir. Voici quelques **mauvaises habitudes** qui contribuent à dégrader cette stabilité : **arrêter de pédaler** à tout bout de champ, **freiner** pour rien, rouler sur un **développement trop dur** etc.

Voici quelques facteurs qui **améliorent** la stabilité : garder une vitesse la plus constante possible, ralentir au besoin en **appliquant moins de pression sur la pédale**, rouler avec une cadence élevée (90 tours/minutes et plus), rouler dans un peloton de **taille raisonnable** c'est-à-dire moins de 8 etc. Il faut s'entendre : il arrive des situations où **il faut** freiner et d'autres où il faut accélérer, mais ces trucs seront utiles.

3- **Mouliner est plus stable que crinquer !** Il est plus efficace de pédaler à une cadence élevée. Elle contribue à stabiliser la vitesse du cycliste et fait en sorte que celui-ci ne se fatigue pas aussi vite. La cadence idéale à viser : 90 tours/minute.

2.4 Signaler de la main les trous, fissures, verre brisé, voitures garées, cycliste(s) à dépasser, etc. Très important : il faut **regarder loin devant**, signaler 4-5 mètres avant l'obstacle.

Il faut choisir sa trajectoire : moins besoin de signaler car on ne signale que ce qui est à plus d'un demi-bras de distance du vélo. De plus, si on suit la règle de la chique de gomme et que le chef de file choisit bien sa trajectoire, on n'a besoin de signaler que très peu car les obstacles seront évités par le peloton entier.

Distance entre les vélos :

Maximum : 1 mètre, pas de minimum. Plus on est près, plus on bénéficie de l'effet de tire du cycliste devant nous. Il faut par contre **éviter de chevaucher** la roue du cycliste devant nous car si celui-ci fait un mouvement latéral et accroche notre roue avant, c'est presque une chute assurée !

2.5 Quand vous êtes en tête de peloton, repartez lentement suite à un arrêt, feu rouge ou intersection à 90 degrés. L'ensemble du peloton et surtout la queue sera moins perturbée.

2.6 Dans le peloton **on n'arrête pas de pédaler**, ni quand on signale, ni quand on prend une bosse. Contrôlez la vitesse surtout par la **pression sur la pédale**.

2.7 Si vous quittez votre selle pour **monter sur vos pédales** (en danseuse), il faut être conscient de **l'effet de recul** et tenter de le réduire au minimum. En effet, se lever occasionne un recul de notre vélo d'une dizaine de centimètres, ce qui risque de nous mettre en contact avec la roue du cycliste derrière nous. On doit aussi en avertir le suivant et idéalement combiner les deux: **avertir et minimiser le recul avec une bonne transition**. Pour pratiquer cette manœuvre, roulez avec quelqu'un à votre côté, vous serez en mesure de juger de l'ampleur du recul que vous produisez.

Signal du lever en danseuse : pouce vers le haut, on crie « **debout !** » ou « **up !** » et on attend 1 seconde avant de se lever.

3.0 Comment donner le relais :

3.1 Méthode : Habituellement, le chef de file donne le relais en se **déplaçant règle générale vers la gauche du peloton**. Pourquoi à gauche ? À ce moment il n'y a qu'un cycliste exposé aux automobilistes. Par la droite, ce serait tout le peloton. Si l'accotement est très large et que le vent souffle de la gauche, on peut faire la rotation par la droite.

Le chef de file signale donc en **faisant un signe de la main droite** à l'intention du second et dit « **relais** ». Il doit préalablement **regarder en arrière**. Il doit **écouter** aussi. Il ne faut cependant ni arrêter de pédaler ni varier sa vitesse. **Les autres cyclistes ne doivent pas remarquer que la tête de peloton a changé**. Il se déporte alors vers la gauche et réduit sa vitesse pour se laisser descendre vers la queue.

Si le **serre-file** voit un problème à ce que le chef de file donne le relais, il le dit en criant « **voiture derrière** » par exemple.

3.2 Quand vous prenez le relais, **évitez d'accélérer**. Vous risquez de créer un vide derrière vous qui s'amplifiera autant qu'il y a de cyclistes dans le peloton. L'effet est cumulatif. Lorsque vous vous apprêtez à prendre la tête, **prenez note de votre vitesse sur votre cyclomètre et conservez-la** une fois en avant.

3.3 Quand le chef de file quitte le relais à la tête du peloton, il **se laisse descendre lentement à l'arrière** de celui-ci. De préférence, il **demeure près du peloton** pendant sa descente puisqu'il pourra encore **profiter d'un certain abri du vent et il prendra moins d'espace sur la chaussée**. Il ne faut surtout pas hésiter à réintégrer le peloton à la queue pour éviter de "manquer le bateau". Le dernier en ligne lui dit « **dernier** » pour lui indiquer qu'il peut réintégrer à sa suite. L'ancien chef de file devient donc le nouveau serre-file. Il se peut que lors de la descente vers l'arrière du peloton un véhicule survienne et qu'il soit nécessaire d'entrer au sein de la ligne du peloton ; il suffit de simplement signaler avec votre **main droite en pointant l'endroit** où vous voulez vous insérer, entre deux cyclistes du peloton. Dès que c'est possible ressortir du peloton et aller prendre sa place à l'arrière.

3.4 Pour vous aider à ne pas accélérer quand vous prenez le relais comme nouveau chef de file, **rétrogradez d'une vitesse**. Votre cadence sera plus rapide mais votre vitesse demeurera sensiblement la même. Il sera aussi plus facile de travailler contre le vent à une cadence plus rapide.

3.5. Si le peloton doit augmenter sa vitesse, assurez-vous que celui qui a quitté le relais a effectivement réintégré la file, pour ensuite **accélérer graduellement**, afin d'éviter l'effet élastique.

3.6 Si le nouveau chef de file accélère démesurément et brise le rythme du peloton, son successeur a deux choix. De un, il peut lui **signifier verbalement de ralentir**, mais il arrive par grand vent qu'il soit déjà trop tard. Dans ce cas, le **successeur devient le nouveau chef de file** et il quitte le relais à son gré. Le cycliste parti en échappé se rendra bien compte un moment donné qu'il est maintenant seul !

4.0 Quand donner le relais

4.1 **On ne donne pas le relais quand on est à bout**. La consigne du temps de relais est un maximum. Il n'y a pas de minimum. Si on est fatigué ou si on roule dans un peloton un peu au-dessus de nos capacités, on peut faire un relais plus court ou carrément passer son tour. Passer son tour de relais démontre un **respect pour ses capacités et pour le peloton**. Faire des relais plus courts que la consigne permet à une personne moins forte de tenir dans un peloton à calibre plus élevé.

En général, on ne donne pas le relais en bas d'une côte. On risque de se faire larguer car le nouveau premier de file est frais et risque de prendre la côte à une vitesse plus élevée. En donnant le relais en haut de la côte ça nous permet de prendre sa place sans problème.

4.2 Si la **vitesse du peloton fluctue** continuellement, selon celui qui est le chef de file, il est parfois possible de la stabiliser en optant pour **des relais plus courts**. De cette façon celui qui prend le relais est, si on peut dire, moins "reposé" et fringant! Sinon, le problème vient peut-être des inégalités du calibre des cyclistes dans le peloton. On pourra alors diviser le peloton.

4.3 Pour ce qui est de la **longueur des relais**, il est à préconiser qu'il soit **plus court que long**. Comme ça, tout le monde reste frais et alerte. On distribue ainsi la fatigue à travers le peloton et on minimise l'ennui. On peut mesurer le relais soit en temps, soit en distance. Pour

ma part, je préfère un **temps ne dépassant pas deux minutes** par personne allant jusqu'à **30 secondes** par grand vent ou longue randonnée et idéalement tout au plus d'une minute.

Dans un peloton de 8 personnes, une rotation aux 2 minutes signifie qu'un cycliste sera chef de file à toutes les 16 minutes. Il faut réaliser que tout le monde aime rouler en avant et donc **penser aux autres** en leur laissant leur tour. Certains croient montrer leur force en restant éternellement en avant. Ce n'est pas à conseiller. Les autres s'impatientent et voudront faire de même à leur tour.

4.4 Une autre raison pour des relais courts : **aller en arrière**. Profiter du temps nécessaire pour passer de la tête à la queue du peloton **pour se dégourdir** « le fond de culotte » en **pédalant debout** au besoin. Tout comme boire et manger, il ne faut pas attendre d'être en besoin. C'est une fois rendu à l'arrière, qu'il est temps de **boire, de manger, de se moucher et de s'étirer**. **Raison de plus pour faire des relais plus courts. Plus souvent on s'étire, se dégourdit et s'alimente, plus on sera frais et reposé.**

4.5 **Un peloton n'est aussi stable que le cycliste le moins stable du peloton**. Efforçons-nous donc d'être le plus stable possible afin de **contribuer à la cohésion du peloton**. En peloton, on doit donc avoir un **esprit d'équipe** et penser en fonction de nos coéquipier(e)s. Tomber dans la lune et ne penser qu'à soi attire les problèmes.

5.0 Les signaux

Il est de la responsabilité du chef de file de regarder en avant pour identifier les obstacles possibles pour le peloton. Ceci veut dire **regarder loin en avant**. Plus la vitesse du peloton est grande, plus le chef de file doit regarder loin devant. Lorsqu'il aperçoit un obstacle, un trou par exemple, assez d'avance, si la circulation automobile le permet, le plus simple est **d'amorcer une manœuvre d'évitement** de façon graduelle. Les autres **cyclistes ne sauront même pas qu'il y avait obstacle**. On signale un obstacle qui est à l'intérieur **d'un demi-bras**. Ceux plus loin importent peu si les cyclistes respectent le **principe de la chique de gomme**.

Les signes se font habituellement avec le bras gauche, sauf exceptions mentionnées ci-bas.

Voici les signaux conventionnels :

1. Le bras gauche levé avec la main vers le bas en formant un angle droit (90 degrés) : arrêt. Il est bon aussi de crier « **arrêt !** » ou « **arrêt complet !** ».
2. Une variation sur ce dernier : si de plus on **agite la main**, il s'agit de **ralentir** seulement.
3. Le bras gauche levé avec la main vers le haut en formant un angle de 90 degrés : **virage à droite**.
4. On voit aussi le geste de pointer vers la droite avec le bras droit, ce qui veut aussi dire un **virage à droite**.
5. Le bras gauche avec la main pointant vers la gauche : **virage à gauche**.

Obstacles : le chef de file doit signaler l'obstacle **bien avant** qu'il n'arrive à sa hauteur, sinon, le prochain cycliste est déjà dedans sans avoir été averti ! Quand le chef de file indique un obstacle de la main ou de la voix, les **autres cyclistes doivent reprendre le signal et/ou le cri** afin que tous en soient avertis.

6. Pointer vers le sol : il y a un obstacle qui arrive du même côté que le bras qui l'indique. Quand on n'a pas le temps d'indiquer de la main, on doit le **crier**, « **trou à droite** » ou « **trou à gauche** » ! » par exemple, et non pas « attention ! », ce qui ne veut rien dire et énerve tout le peloton.
7. Pointer vers le sol avec des mouvements des doigts : gravier. Encore ici, il n'est pas mauvais de crier « **gravier !** ».
8. Pointer vers le sol avec un **mouvement circulaire** : une **bouche d'égout** du même côté que le bras qui l'indique.
9. Le chef de file crie « **bosse !** » lorsqu'il en voit une approcher.
10. Quand un véhicule est stationné ou qu'un piéton se trouve sur le bord de la route, indiquer un **contournement du bras droit** en pointant de la main vers l'arrière et bougeant le bras de droite à gauche une fois.
11. Un petit geste de balai de la main, le bras vers le bas, indique un besoin de **tasser son vélo** quelque peu.
12. Le bras droit derrière le dos en imitant le mouvement d'un balancier indique **une voie ferrée**.

6.0 Les différents types de rotation en peloton

6.1 La file indienne ou file simple

C'est la plus habituelle, c'est la **seule qui est permise au Québec**. Un peloton **ne doit pas dépasser 15** cyclistes : c'est la loi ! Les cyclistes se suivent en file serrée et une rotation périodique du chef de file s'effectue.

6.2 La formation en escalier

Est utilisée lorsqu'il y a un fort vent de côté. Chaque cycliste est déporté du côté opposé au vent par rapport au cycliste devant lui. Ça donne une formation semblable à celle des outardes dans le ciel, sauf qu'ici il n'y a qu'une seule branche. Cette formation donne une meilleure protection au vent. Évidemment, la largeur de la route doit le permettre !

6.2 La rotation double ou la chaîne

Très utile dans une situation de grands vents, surtout de côté, elle doit être utilisée judicieusement. Une **chaussée très large**, préférablement **avec accotement**, ainsi qu'une **circulation automobile faible** sont primordiales. Prenez note que cette formation est **permise en Ontario mais non au Québec**. S'y prêter à ses propres risques. Il s'agit de rouler en deux formations simples côte à côte.

Variations :

- 1- Rotation double chronométrée : à chaque laps de temps prédéterminé, le peloton fait un changement de chef de file (régler la fonction du cyclomètre au temps).

- 2- Sens de la rotation : la ligne descendante est celle exposée au vent. La file descendante protège donc la ligne montante qui va plus vite. Donc, lors d'une randonnée aller-retour, le sens de la rotation changera au retour.
- 3- Rotation double continue : la plus difficile à maîtriser. Le chef de file change continuellement sans s'arrêter à la tête du peloton. Une file descend tandis que l'autre monte.

Comment l'effectuer :

- 1- En arrivant devant, le premier de la ligne montante dépasse celui de la ligne descendante.
- 2- Une fois dépassé le premier descendant avertit l'autre en disant « OK ».
- 3- C'est le signal pour que le premier montant se déplace vers l'autre ligne. Une fois dans l'autre ligne il ralentit immédiatement en réduisant un peu la pression sur ses pédales ce qui aura pour effet de diminuer sa vitesse de quelques km/h seulement. Il maintient alors sa vitesse. On comprendra donc que la file montante roulera à 31km/h tandis que la file descendante roulera à 29km/h.
- 4- Une fois arrivé à la fin de la file, il doit se souvenir de qui était derrière lui pour changer de ligne et accélérer. Il se trouvera alors protégé du vent par la file descendante. Il se met alors à remonter le peloton.

Désavantages de cette technique : on doit boire à l'intérieur du peloton et on ne peut pas s'étirer.

Piège à éviter : s'emballer ! Il faut que tous soient disciplinés en arrivant à l'avant et ne pas accélérer car alors ça devient une course folle !

7.0 Autres

7.1 **Besoin d'arrêter** : Il est important d'informer le peloton, en le disant à haute voix, lorsque vous avez besoin d'arrêter que ce soit pour enlever un vêtement, manger ou toute autre raison.

7.2 **Pont de bois** : Il est très important de descendre de vélo lorsqu'on a à traverser un pont de bois principalement si celui-ci est fait d'une série de planches installées à la verticale et comporte des espaces entre les planches dans lesquelles la roue avant du vélo pourrait rester coincée et faire chuter le cycliste.

7.3 **Chaussée mouillée** : Une chaussée mouillée est toujours plus glissante donc il est très important de ralentir principalement dans les courbes.

7.4. **Chaussée dangereuse** : Lorsque la chaussée est jugée dangereuse (plusieurs trous, sable, etc.), par le chef de peloton, il est très important, pour la sécurité de tous, de dissoudre le peloton jusqu'à ce que la chaussée soit plus sécuritaire.

7.5 **Crevasion** : on doit crier 'crevasion', ne pas freiner, cesser de pédaler, se tasser tranquillement vers la droite. Tout le peloton arrête et on s'entraide pour réparer la crevasion.