

Rouler en groupe avec A3C

Édition 2022



Que vous soyez cycliste débutant(e) ou chevronné(e), prenez le temps de lire ces quelques lignes...**et bien sûr appliquez les recommandations !**

Rouler en groupe : le sommaire

- **Le bénéfice**
- **Les consignes à adopter**
 - Avant de partir en sortie club
 - Pendant le déplacement sur la voie publique
- **Les erreurs à proscrire**
- **Les bonnes attitudes**
- **Le passage du relais**
- **La technique du relais en simple file**
- **La technique du relais en double file (ou par roulement)**
- **La technique du rouler en éventail et de la bordure**
- **La conclusion**



**Rouler en se relayant permet d'avancer plus vite,
d'aller plus loin, tout en s'économisant...**

Rouler en groupe : le bénéfice

Le groupe offre un excellent moyen aux cyclistes pour aller plus vite et plus loin tout en partageant la compagnie de ses ami(e)s. Particulièrement bénéfique sur de longues distances, il assure une rupture de la monotonie des heures de selle en solo et permet d'atteindre des résultats allant bien au-delà de ses espérances.

Rouler avec un groupe **discipliné** et **synchronisé** offre l'avantage de partager les efforts grâce à l'aspiration. **Il est donc possible de rouler plus vite avec des efforts moindres.**

Au sein d'un groupe on peut économiser jusqu'à 30 % d'énergie. En d'autres termes, lorsque vos ami(e)s, en tête du groupe développent 250 W (un coureur professionnel peut développer plus de 400 W !), au milieu du groupe, vous ne développerez que 175 W !

Pour être significatifs les avantages apportés par le groupe imposent des **comportements individuels qui doivent être impérativement respectés.**



Le plaisir de rouler en groupe

Rouler en groupe : les consignes à adopter

Avant de partir en sortie club :

- s'assurer que son vélo est en bon état : efficacité des freins, état et gonflage des pneus. La règle du gonflage communément admise est celle du « 10 % », soit par exemple 6,5 bar pour un(e) cycliste de 65 kg. Concernant les tubeless, se reporter aux indications du constructeur. Vérifier aussi le serrage des roues, l'état de la transmission, des cales, de l'éclairage en période sombre. Porter un gilet haute visibilité par faible luminosité...
- vérifier que les batteries sont chargées (motorisation, dérailleurs, GPS...)
- si vous faites des interventions ou des réglages sur votre vélo, effectuez toujours un essai sur route avant de rejoindre le club
- apporter le nécessaire en cas de crevaison et/ou de panne : chambre à air, pompe, démonte-pneus (existe aussi pour les tubeless), kit de réparation (tubeless), clés Allen (2 à 8 mm), éventuellement un dérive-chaîne compact et une attache rapide...
- prévoir à manger et à boire, vous allez peut-être **dépenser 700 kcal par heure**, sachant qu'une **pâte de fruits de 25 g** ne représente que **80 kcal**...

- porter son casque, ses gants, ses vêtements aux couleurs du club, symboles de l'unité du groupe et aussi par respect de nos sponsors
- ne pas trop se couvrir, avoir l'impression de fraîcheur au départ est un bon test. Penser à prendre un imperméable lorsque le ciel est menaçant. Par temps froid, privilégier le port d'un vêtement technique plutôt que de mettre plusieurs couches (ne pas dépasser 3 couches). Proscrire les vêtements trop amples
- **connaître impérativement le circuit emprunté** : consulter le site de l'A3C, onglet « **Circuits** ». Vous pouvez télécharger ces circuits dans votre GPS. Une méconnaissance du tracé est source de manœuvres dangereuses
- prévoir votre téléphone avec le numéro de vos capitaines de route, un numéro à joindre en cas de nécessité
- veiller à ce que le groupe ne soit pas supérieur à 20 participant(e)s pour que les automobilistes puissent dépasser (et se rabattre) en sécurité

Pendant le déplacement sur la voie publique :

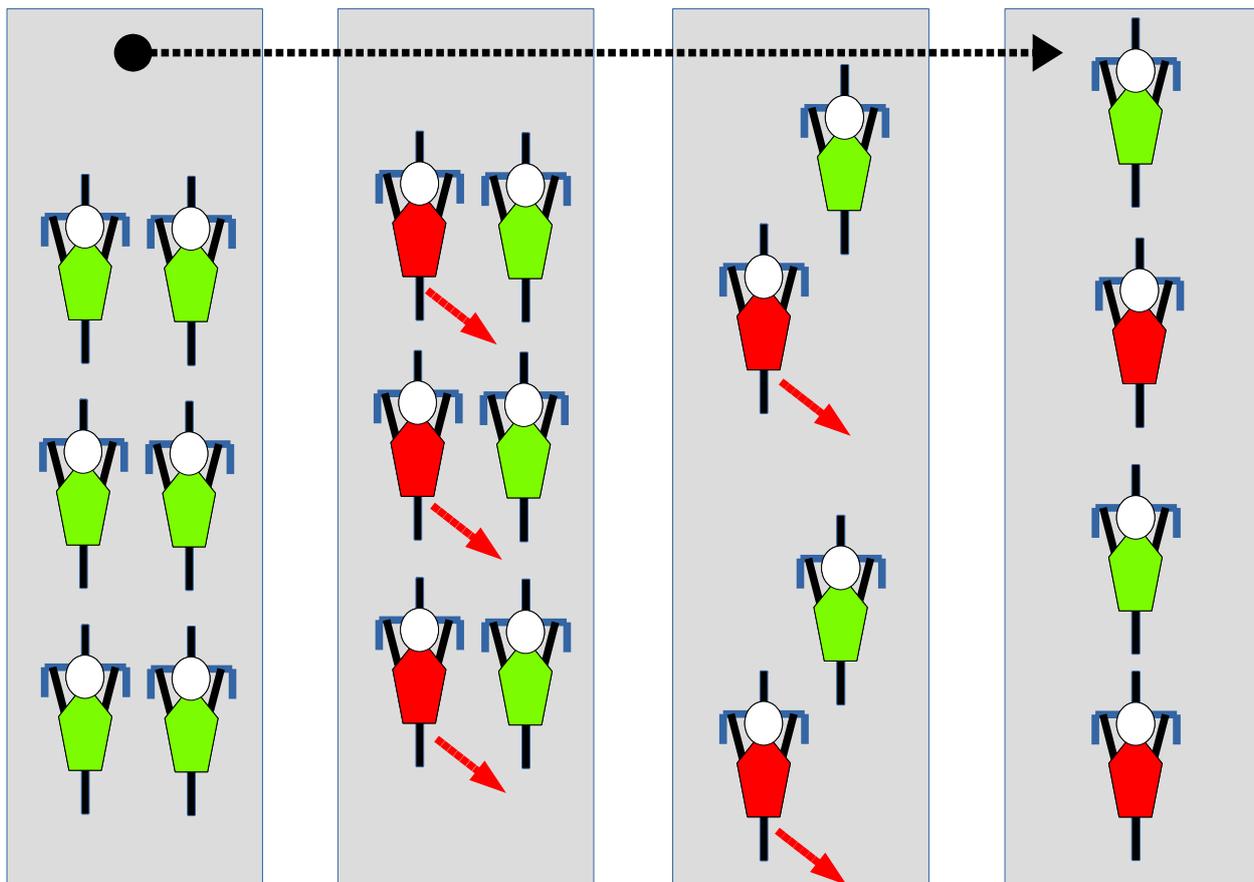
Les cyclistes partagent la route, le plus souvent, avec des automobilistes. Il est impératif de respecter quelques règles simples :

- rester vigilant(e) et concentré(e) tout le temps de la sortie
- éviter les arrêts de pédalage inopinés lorsque un(e) cycliste est derrière vous
- freiner en souplesse, proscrire les coups de freins brusques. Répartir la puissance de freinage selon la règle 2/3 sur le frein avant et 1/3 sur le frein arrière sur route sèche. Sur chaussée mouillée il est préférable d'équilibrer la puissance sur les 2 freins
- anticiper, être à l'écoute de ses partenaires et des capitaines de route
- éviter de se retourner, dans le cas contraire prendre appui sur l'épaule de votre partenaire, mais uniquement si vous êtes en première ligne et ...expérimenté(e)
- **garder « sa ligne », rester prévisible**
- ne pas raser les portières des véhicules en stationnement
- rester visible aux intersections, ne pas s'arrêter le long d'un bus ou d'un camion en dehors du champ de vision du chauffeur
- faire attention aux voitures qui déboîtent d'un stationnement ou d'une file, aux piétons, aux cyclistes, qui débouchent entre deux véhicules
- avertir lorsque des animaux domestiques (ou pas) sont susceptibles de traverser

Dans la mesure où la route est suffisamment large, selon l'article R431-7 du Code de la Route, **rouler à deux de front est toléré, mais le passage en simple file s'impose impérativement :**

- à la tombée de la nuit ou par manque de visibilité
- lorsqu'un véhicule voulant dépasser annonce son approche
- sur route étroite et/ou sinueuse
- dans les descentes rapides et sinueuses

Passage de la double file à une file (route étroite, dépassement par un véhicule, manque de visibilité...). A effectuer rapidement.



Les pistes cyclables doivent être empruntées dans la mesure du possible. Les parcours prévus par le club tiennent compte des pistes existantes. Il faut toujours redoubler de vigilance sur ces aménagements souvent jalonnés d'obstacles, de plus nous sommes rarement les seul(e)s.

Sur une piste cyclable, vous pouvez rouler de front sur la largeur de la piste, à condition de ne pas gêner les autres usagers.

A trois de front...uniquement sur une piste cyclable !



Respecter le Code de la Route en toutes circonstances sur la totalité du parcours et en particulier :

- aux feux tricolores, aux panneaux de signalisation. Au feu « Orange » tous les cyclistes du groupe mettent le pied à terre
- en présence de la signalisation urbaine « Tourner à droite » ou « Aller tout droit », les cyclistes peuvent franchir le feu rouge en respectant la priorité accordée aux autres usagers : automobilistes, piétons...
- en cas d'incident, de crevaison..., se placer immédiatement sur le bas côté de la chaussée
- en cas de chute faire placer un signaleur de part et d'autre du groupe afin d'avertir les autres usagers



Conduite à tenir en cas d'incident

Respecter l'environnement : les déchets dans la poche.

Respecter les autres usagers : la courtoisie est évidemment de rigueur.

Saluer systématiquement les autres cyclistes, qu'ils soient en groupe ou en solitaire.

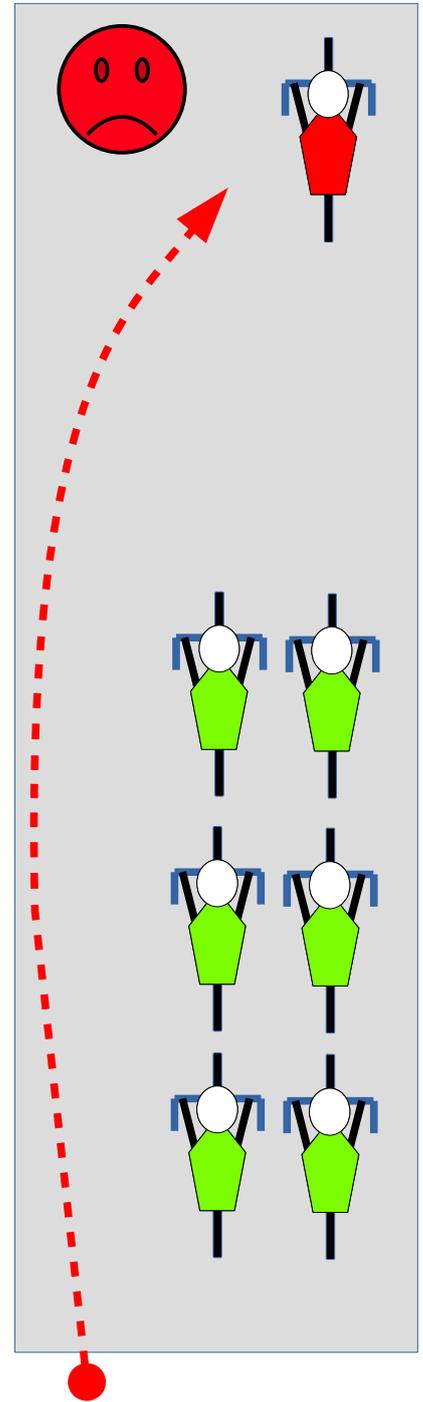
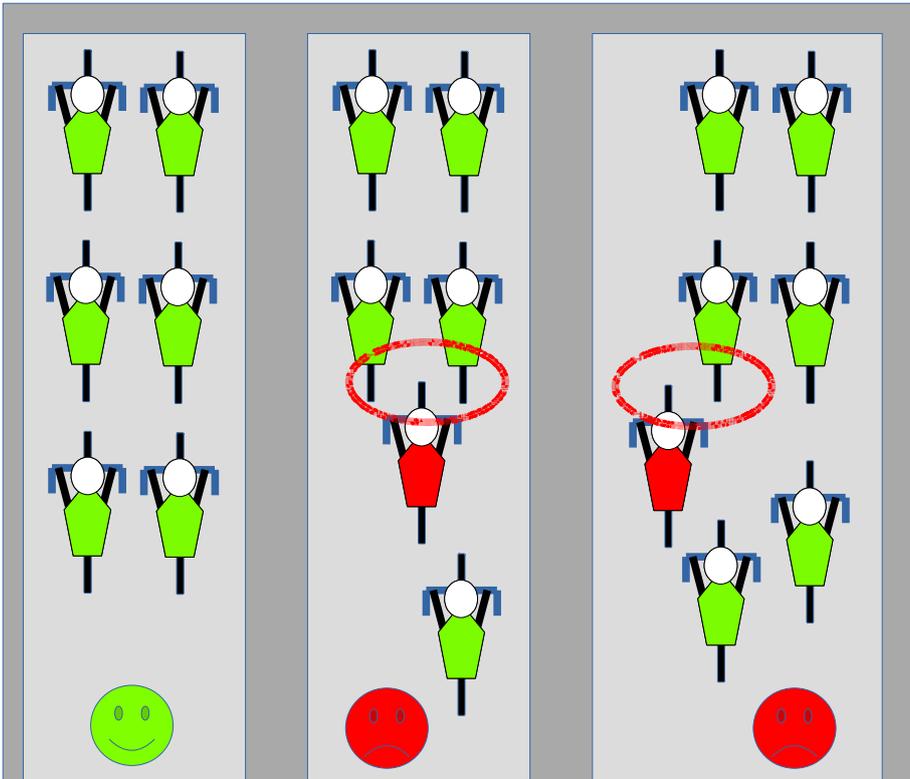
Communiquer au sein du groupe : appliquer le langage verbal et/ou gestuel pour signaler un obstacle, un défaut de la chaussée, un véhicule, et, **bien sûr pour changer de direction**. Pointer du doigt l'obstacle pour avertir la/le cycliste qui vous suit, celle-ci/celui-ci devant impérativement relayer l'information. Notons aussi qu'il est souvent préférable de passer dans petit trou, plutôt que de faire un écart brutal au dernier moment...

Il suffit d'un simple geste, d'un mot pour qu'une chute, un accident soient évités.

Attention ! Le recours aux GPS ne dispense aucunement de communiquer. Nous avons remarqué que pour un même tracé les indications pouvaient être interprétées différemment.

Toujours conserver la ligne de roulement du cycliste qui vous précède.

Rouler en groupe : erreurs à proscrire



L'automobiliste qui va doubler ne voit pas le cycliste qui s'est échappé du groupe.

Au rabattement du véhicule, notre « échappé » met sa vie en péril...et celle de ses ami(e)s.



Rouler en groupe : les bonnes attitudes

Vous devez garder votre calme face à un automobiliste impatient ou peu respectueux des règles.



En groupe vos roues sont proches de celles d'un(e) autre cycliste. Assurez-vous de bien faire attention à tout ce qui vous entoure, de ne pas vous focaliser uniquement sur la personne devant vous. Vous verrez ainsi les dangers suffisamment à temps pour réagir et prévenir vos ami(e)s.



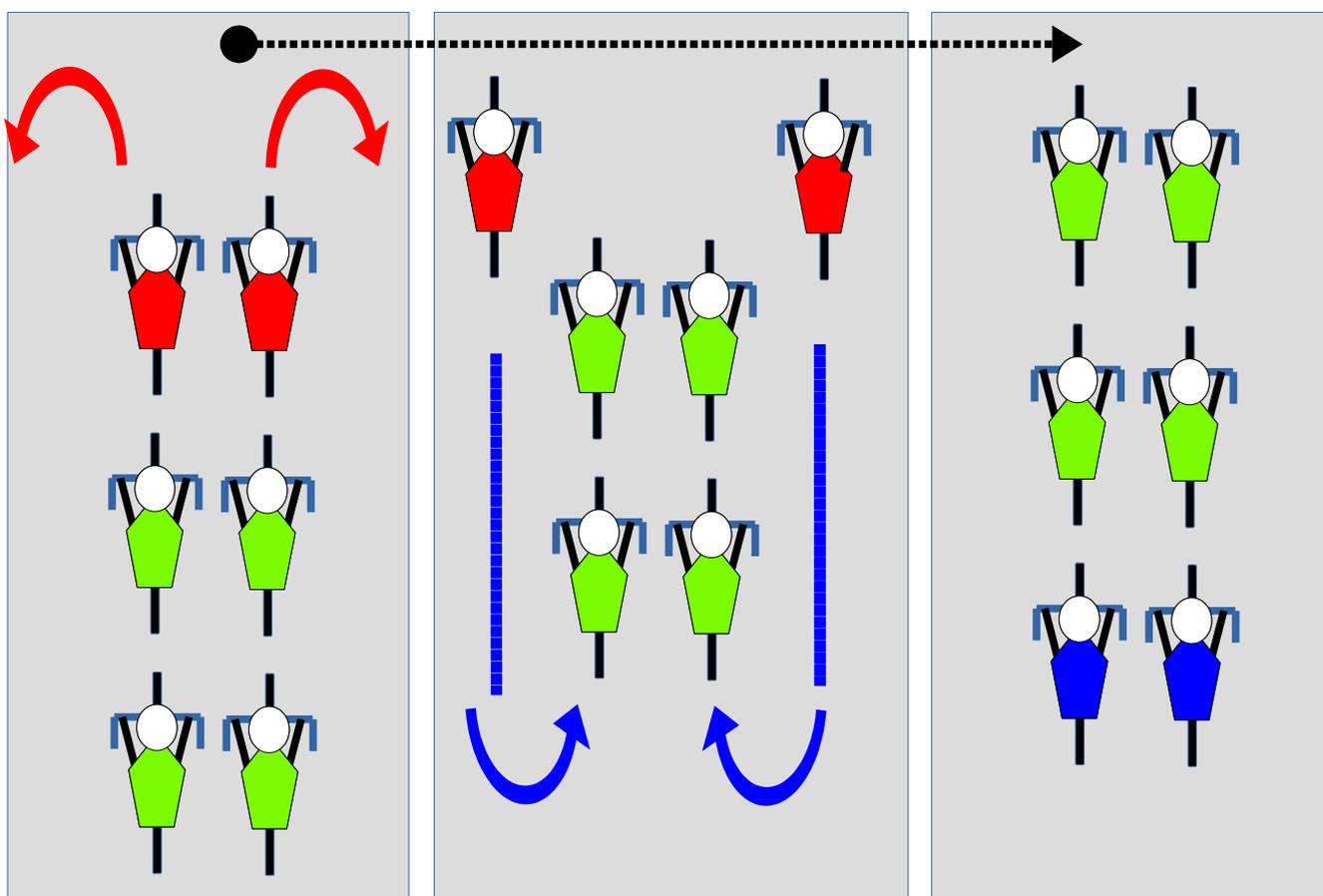
Mains sur les « cocottes » et regard vers l'horizon : deux impératifs à respecter lorsque l'on roule en groupe.

Prendre conscience de l'environnement qui vous entoure lorsque vous roulez est important pour éviter tout accident.

Rouler en groupe : le passage du relais

Lorsque le groupe roule avec deux cyclistes de front, mode de déplacement le plus fréquent pour les pratiquant(e)s du club, le passage de relais est un moment particulier. **Durant cette phase il y a donc quatre cyclistes de front**, c'est pourquoi celle-ci doit être organisée avec une vigilance accrue, en tenant compte des consignes suivantes :

- avant de céder leur place les deux cyclistes doivent vérifier qu'il n'y a pas d'usager de la route susceptible de dépasser
- être dans une partie rectiligne de la chaussée
- avertir les suivant(e)s de votre intention de laisser votre place
- s'écarter doucement et prudemment
- se laisser **décrocher rapidement** avant de rejoindre l'arrière du groupe. Pendant cette phase il faut rester « collé » au groupe (4 cyclistes de front). Ne jamais franchir la ligne médiane de la chaussée



Les 3 étapes du passage de relais

Les deux cyclistes situé(e)s à l'avant doivent rouler parfaitement de front. En aucun cas elles/ils doivent changer le rythme du groupe.

Vous vous retrouvez seul(e) devant : il a un problème, vous n'êtes pas dans le rythme !

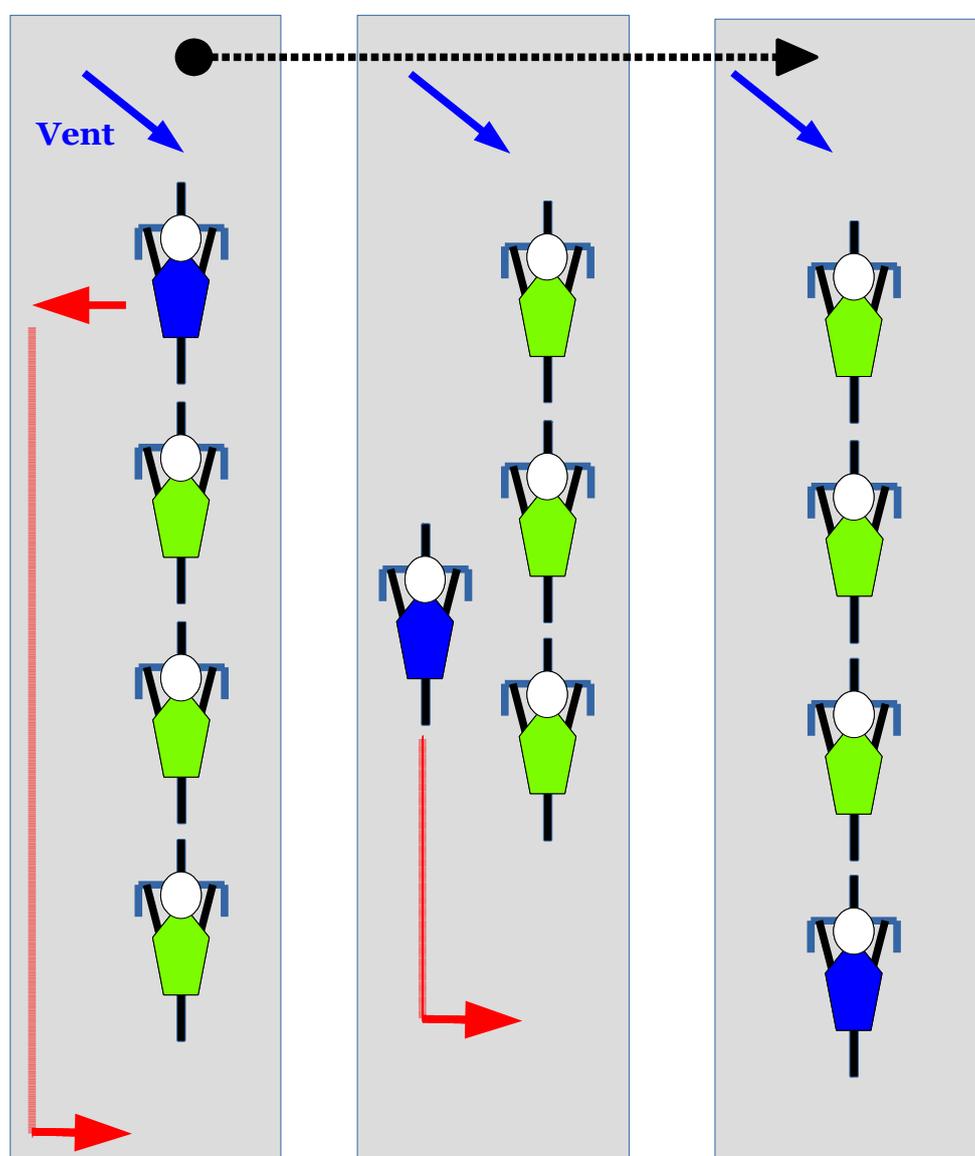
Ne pas confondre rythme et vitesse ! Si la route s'élève le groupe doit ralentir. Impatient d'avoir « votre relais », il faudra attendre votre tour !

Pas question de remonter le groupe pour se placer à l'avant : cela peut créer une situation dangereuse, le groupe étant habitué à la rotation décrite ci-dessus.

Rouler en groupe : la technique du relais en simple file

Cette méthode convient bien pour un petit groupe, nous la pratiquons régulièrement. Elle doit être appliquée sur les routes plus étroites.

- idéalement pratiquée par 2 à 8 cyclistes (au-delà la file devient trop longue)
- rester très concentré(e) avec les mains posées sur les « cocottes » de frein
- **regarder au loin**, éviter de se focaliser seulement sur la roue arrière du cycliste qui vous précède
- toujours tenir compte des remarques (à bon escient comme il se doit !) des autres cyclistes
- **ce n'est en aucun cas une « relance », mais un partage de la difficulté**
- le « **relais en simple file** » s'applique par vent latéral venant de la gauche, de la droite, de face ou bien de l'arrière.
- cette pratique est la moins gênante pour les autres usagers



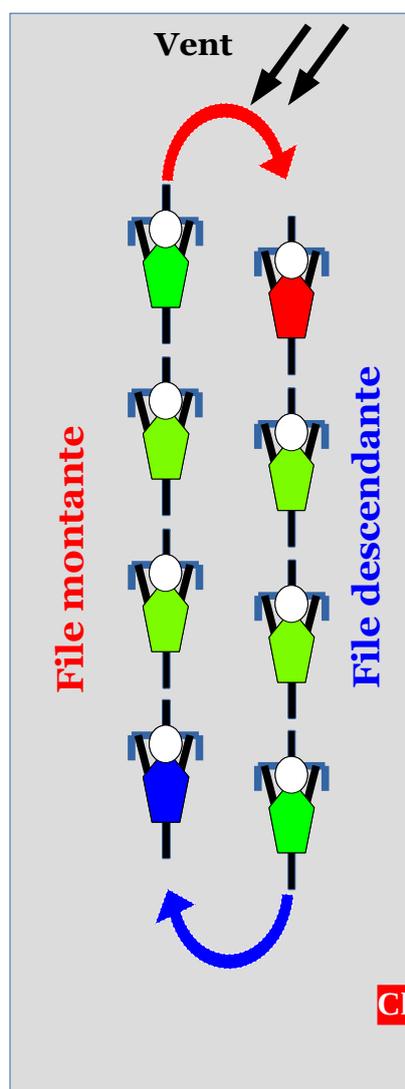
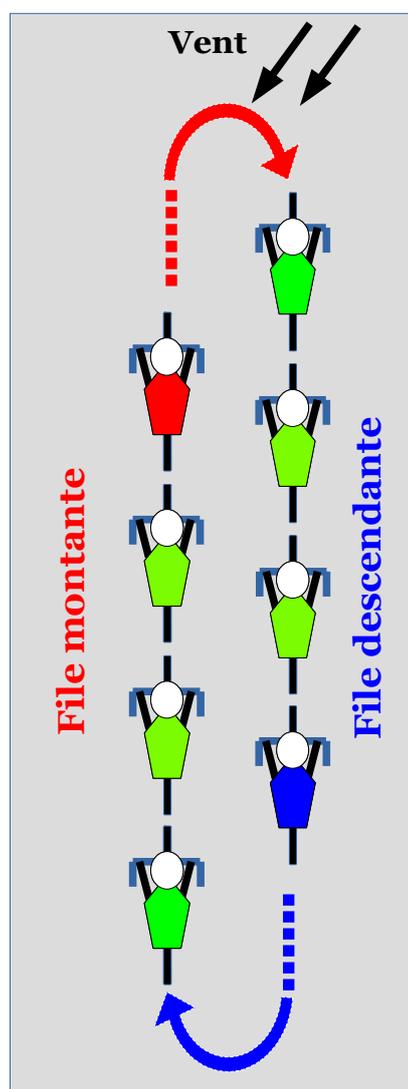
Lorsque vous prenez le relais, c'est-à-dire lorsque celle/celui qui est devant vous s'écarte pour vous laisser prendre la tête du groupe, il ne faut surtout pas accélérer. Inutile de rester trop longtemps devant.

La/le cycliste qui se laisse glisser vers l'arrière doit le faire rapidement.

Rouler en groupe : la technique du relais en double file (ou par roulement)

Peut être appliquée en toutes circonstances, elle convient bien pour de petits groupes. Cette méthode de déplacement est utilisée dans nos sorties. C'est un exercice de groupe valorisant. Nous la qualifions souvent de « bordure », je vais y revenir...

- pratiquée idéalement par 8 à 12 cyclistes
- la communication au sein du groupe est là encore, fondamentale
- il expose à la circulation routière la moitié des cyclistes du groupe
- **la file au vent est décalée d'un demi-vélo vers l'avant**
- la rotation est permanente, le coup de pédale doit rester régulier
- méthode très efficace pourvu que tous les cyclistes roulent en parfaite harmonie



Au passage de relais, la/le cycliste de la file montante fait l'effort de passer devant. Afin de le laisser passer, la/le cycliste de la file descendante doit couper en douceur son effort.

Il faut donc avoir l'image de deux colonnes qui glisse l'une par rapport à l'autre.

Celle de gauche va de l'avant tandis que celle de droite se laisse glisser à l'arrière.

Si le vent vient de la gauche, il faut bien sûr, inverser les sens de déplacement.

Cliquer ici...c'est mieux en images !

Relais en double file, vent latéral venant de la droite

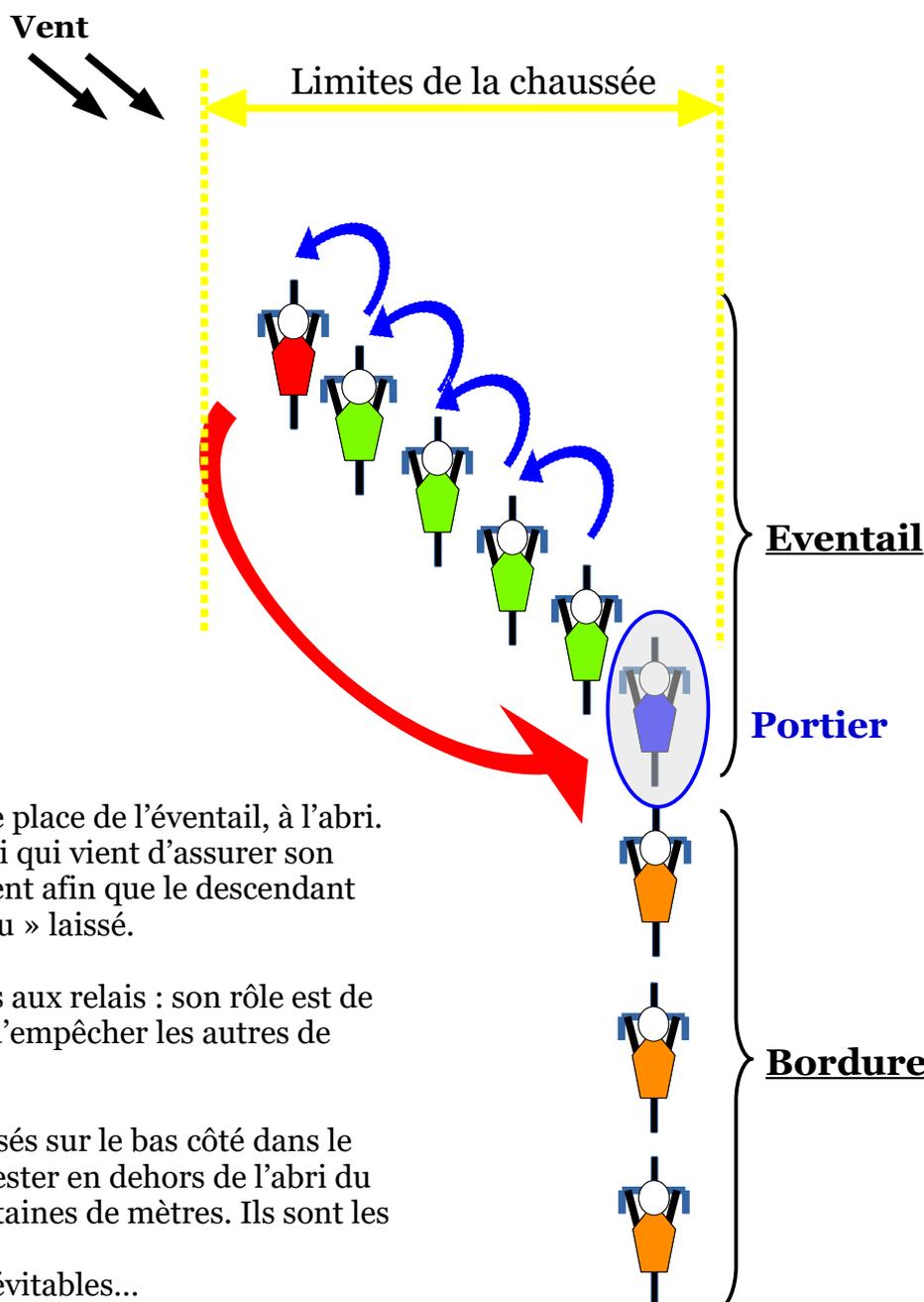
Avec cette configuration, pour être efficace, il faut alors rouler sans laisser de grands espaces, tant avec la/le cycliste devant soi que celle/celui d'à côté, et tourner assez rapidement.

Inutile de prendre de longs relais devant 10 à 20 secondes suffisent. Un trop long relais, au contraire, fera ralentir le groupe et vous épuisera.

Lorsque vous prenez le relais ce n'est pas à vous d'accélérer, mais c'est à celui qui vous précède de ralentir.

Rouler en groupe : la technique de rouler en éventail et de la bordure

Par vent latéral, venant de la droite ou de la gauche, il est tentant de former un éventail. Même si le désir est très fort, il n'est pas question de pratiquer cet exercice lors de nos sorties. Nous ne sommes pas sur des routes protégées. Pensez aux automobilistes et... à vous ! Souvent en compétition l'éventail entraîne une bordure. Nous y voilà cette fois !



Le portier est à la dernière place de l'éventail, à l'abri. Il « ouvre la porte » à celui qui vient d'assurer son relais : il s'écarte légèrement afin que le descendant prenne place dans le « trou » laissé.

Le portier ne participe pas aux relais : son rôle est de protéger ses équipiers et d'empêcher les autres de rentrer dans l'éventail.

Les coureurs suivants, tassés sur le bas côté dans le vent, sont incapables de rester en dehors de l'abri du vent plus de quelques centaines de mètres. Ils sont les victimes de la bordure.

Les cassures sont alors inévitables...

Les coureurs qui sont dans le vent n'ont plus le choix, ils doivent mettre en place une seconde formation en éventail pour se mettre à l'abri et s'organiser.

Le plus souvent les premiers coureurs à l'initiative de la bordure sont les plus forts, alors les écarts entre les éventails peuvent très vite être conséquents... nous en avons souvent eu la preuve dans les courses World Tour.

Provoquer une bordure en cyclisme est donc une méthode pour surprendre(?) et piéger ses rivaux.

Rouler en groupe : la conclusion

En toute circonstance, **il ne faut jamais oublier que l'on ne fait pas de la compétition**, mais que l'on pratique notre discipline dans le but de rouler ensemble, de partager des moments de convivialité, ou tout simplement pour entretenir sa condition physique et au-delà son capital santé.

Nous sommes des cyclos, pas des coureurs, l'A3C a une section compétition... Pas de classement à l'arrivée donc, mais un but à atteindre, ensemble.

Alors respectez ces quelques consignes...et prenez du plaisir à rouler unis !

Enfin, lorsque le groupe quitte le club avec 12 cyclistes, il rentre avec 12 cyclistes. En aucun cas on doit laisser un(e) cycliste seul(e), sauf entente préalable. Désormais il faut bannir cette phrase «...je n'avais pas vu qu'elle/il avait « sauté »...». Il faut toujours se préoccuper du/de la cycliste le plus à la peine, celle/celui que l'on n'entend plus...

Si toutefois certain(e)s sont très (trop ?) pressé(e)s, un sous-groupe doit se mettre en place pour attendre la/le cycliste fatigué(e), ou par défaut un(e) de ses ami(e)s reste avec lui.

En sortie club : «...**on part groupés, on roule groupés et on arrive groupés !** ».

Petite tolérance après ces lignes de recommandations...un sprint « pancarte » ou un défi dans une « bosse » ne sont pas interdits...! Cependant, immédiatement après ces escarmouches occasionnelles le groupe doit reprendre sa progression. Peut-être que certain(e)s cyclistes ne sont pas tenté(e)s par ces accélérations violentes.

Pas de panique c'est le moment de rester uni(e)s, ce qui permet de revenir très rapidement sur les belliqueux...et de mesurer ainsi **la force du groupe**.

*Retour au calme après avoir franchi son seuil d'anaérobie**



Le seuil d'anaérobie* se situe à 85-90 % de sa Fréquence Cardiaque Maximale, au-delà on dit souvent que l'on est dans « la zone rouge ».

Gérard Delacour, décembre 2021