

Rouler en groupe avec A3C



Amicale Cycliste Cherbourg Cotentin

**Le plaisir constitue la motivation principale qui nous incite à pédaler en groupe
Pour que celui-ci soit total il faut le faire en toute sécurité
Sécurité et plaisir ne se dissocient pas !**

Débutant·e ou chevronné·e, prenez connaissance de ce document et appliquez les recommandations afin de progresser en sécurité

Rouler en groupe : sommaire

- **Bénéfice**
- **Consignes à adopter**
 - **Avant de partir en sortie club**
 - **Pendant le déplacement sur la voie publique**
 - **Respect du Code de la route**
 - **Bons gestes**
- **Erreurs à proscrire**
- **Comportement aux intersections**
- **Bonnes attitudes**
- **Passage du relais**
- **Technique du relais en simple file**
- **Technique du relais en double file (ou par roulement)**
- **Technique du rouler en éventail et de la bordure**
- **Conclusion**



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

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. La cohésion de groupe crée un engouement, une émulation qui pousse à se dépasser. On progresse plus facilement.

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. Les distances qui peuvent vous effrayer aujourd'hui vous deviendront familières et votre ambition grandira au fil des sorties.

Rouler avec un groupe **discipliné** et **synchronisé** présente 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 !

Rouler en groupe présente des aspects sportifs indéniables, tout en offrant d'autres avantages : source de décompression, renforcement de l'esprit d'équipe et de solidarité, apports de conseils techniques et sportifs, découverte de nouveaux sites et de parcours. La pratique en groupe offre aussi l'opportunité de nouer de nouveaux liens sociaux

Au sein de l'A3C, toute l'année, 3 groupes participent aux sorties hebdomadaires et aux sorties plus longues sur quelques jours. Chaque groupe évolue à des vitesses moyennes et sur des distances différentes. Vous trouverez toujours un groupe qui correspond à vos aptitudes et objectifs, que vous soyez débutant-e ou chevronné-e.



Le plaisir de rouler en groupe

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

Consignes à adopter

Avant de partir en sortie club :

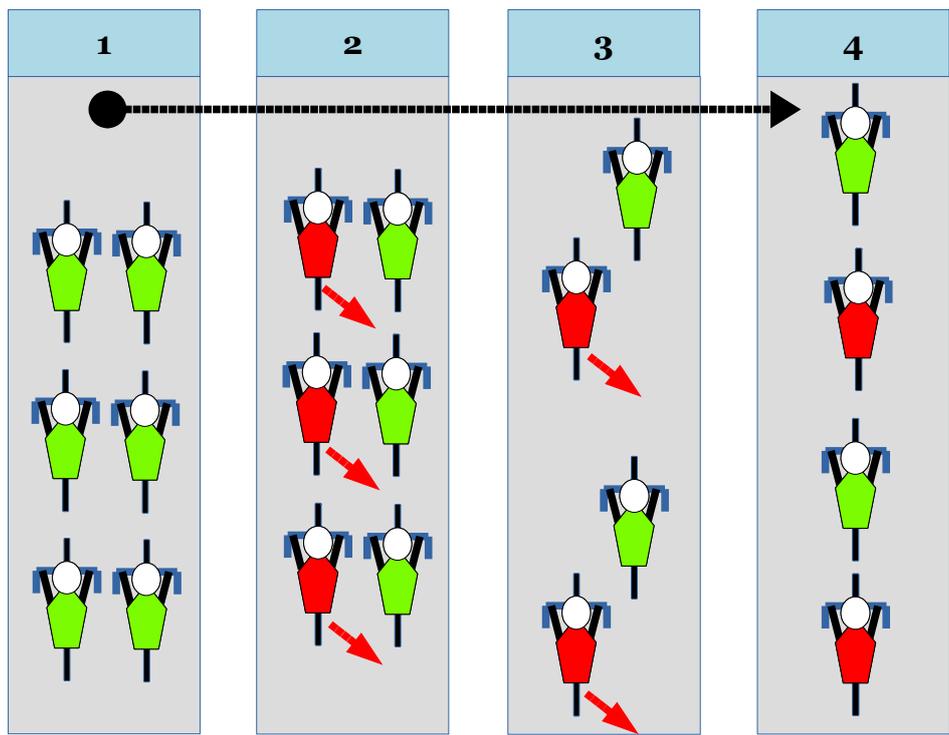
- s'assurer que son vélo est en bon état : efficacité des freins, état et gonflage des pneus. La règle du gonflage communément admise est celle du « 10 % », soit par exemple 6,5 bar pour un·e cycliste de 65 kg. S'agissant des tubeless, se reporter aux prescriptions du fabricant. Le liquide préventif tubeless a une durée de vie limitée, il peut se dessécher, ce qui réduit son efficacité. Il est recommandé de remplacer, ou de rajouter ce liquide préventif tous les 3 à 6 mois, en fonction de la fréquence d'utilisation de votre vélo
- vérifier 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. Prévoir un garde-boue arrière par temps de pluie : très utile pour vous protéger, ainsi que vos ami·e·s
- prendre soin de sa machine régulièrement est un gage de sécurité. Nettoyer systématiquement son vélo après une sortie où la pluie s'est invitée. En particulier les patins, plaquettes et disques de freins, les jantes, la transmission
- vérifier que les batteries sont chargées (motorisation, dérailleurs, GPS, téléphone...)
- 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), petit morceau de pneu (remède aux déchirures d'un pneu), 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**...Il est important de manger et boire toutes les 10 à 20 minutes tout au long de la sortie
- porter son casque, ses gants, ses vêtements aux couleurs du club, symboles de l'unité du groupe mais aussi par respect de nos partenaires
- 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 sous-vêtement technique plutôt que de mettre plusieurs couches (ne pas dépasser 3 couches). Proscrire les vêtements trop amples
- **connaître impérativement le circuit emprunté** : le consulter sur le site de l'A3C, onglet « **CYCLOSPORT/Circuits/Mois** ». Vous pouvez le télécharger dans votre GPS. Une méconnaissance du tracé est souvent source d'hésitations et implicitement de manœuvres dangereuses
- prévoir votre téléphone avec le numéro de vos capitaines de route, un numéro (visible) 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...pas de relâchement dans les derniers kilomètres
- 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
- prévenir en cas de ralentissement
- 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. Méfiez-vous des angles morts !
- faire attention aux voitures qui déboîtent d'un stationnement ou d'une file, aux piétons, aux cyclistes, qui débouchent entre deux véhicule
- avertir lorsqu'il y a des traversées inattendues : piétons, animaux...
- signaler les chicanes avec ou sans îlot, les ralentisseurs, les défauts sur la chaussée
- 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 (secours, police ou tout autre usager·e)**
 - sur route étroite et (ou) sinueuse
 - lorsque cette consigne est précisée sur le parcours
 - dans les descentes rapides et sinueuses
 - sur décision du capitaine de route

Passage de la double file à une file (route étroite, dépassement par un véhicule, manque de visibilité, décision du capitaine de route...dépassement d'un autre groupe ou d'un véhicule). Cette manœuvre doit être effectuée rapidement.



Passage de la double file à la file simple

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.



Début (et fin) d'une piste cyclable **obligatoire**

Début (et fin) d'une piste cyclable **conseillée**

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

Respect du Code de la route :

Au même titre que les autres véhicules, circuler à vélo impose au cycliste de respecter le Code de la route 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...
- ne pas dépasser par la droite. Vous devez donc toujours dépasser par la gauche les véhicules en mouvement, même si ils se déplacent au pas
- 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 pour éviter tout sur-accident



Conduite à tenir en cas d'incident, de crevaison...

Bons gestes :

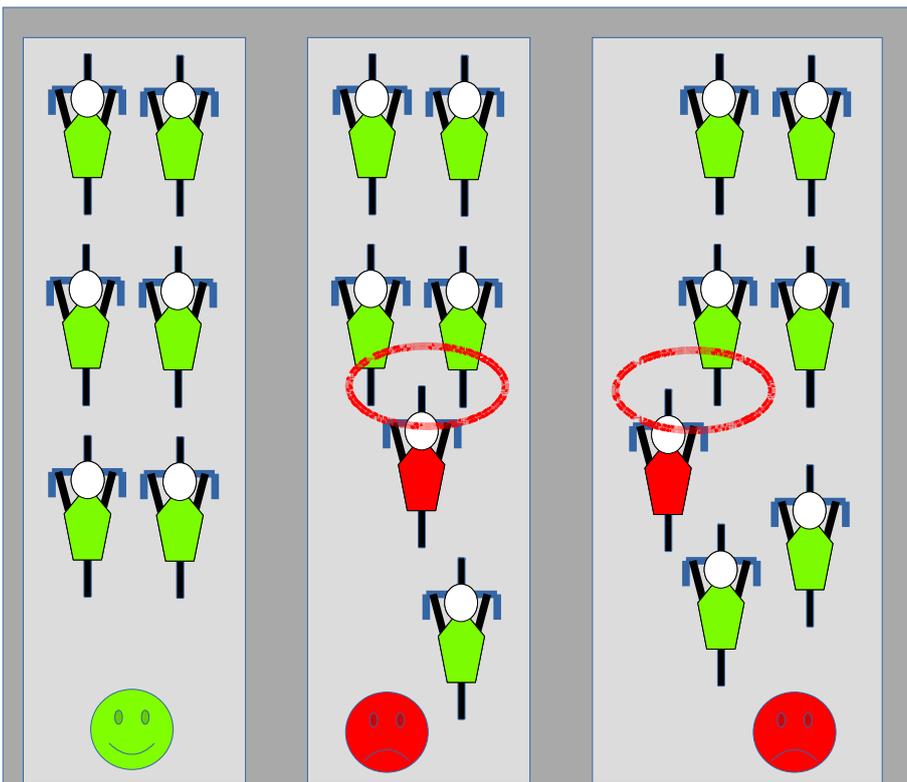
- respecter l'environnement : les déchets dans la poche
- respecter les autres usagers : la courtoisie est évidemment de rigueur. Saluer systématiquement les autres cyclistes, qu'ils soient en groupe ou en solitaire
- communiquer au sein du groupe : appliquer le langage verbal et/ou gestuel pour signaler 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. 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.

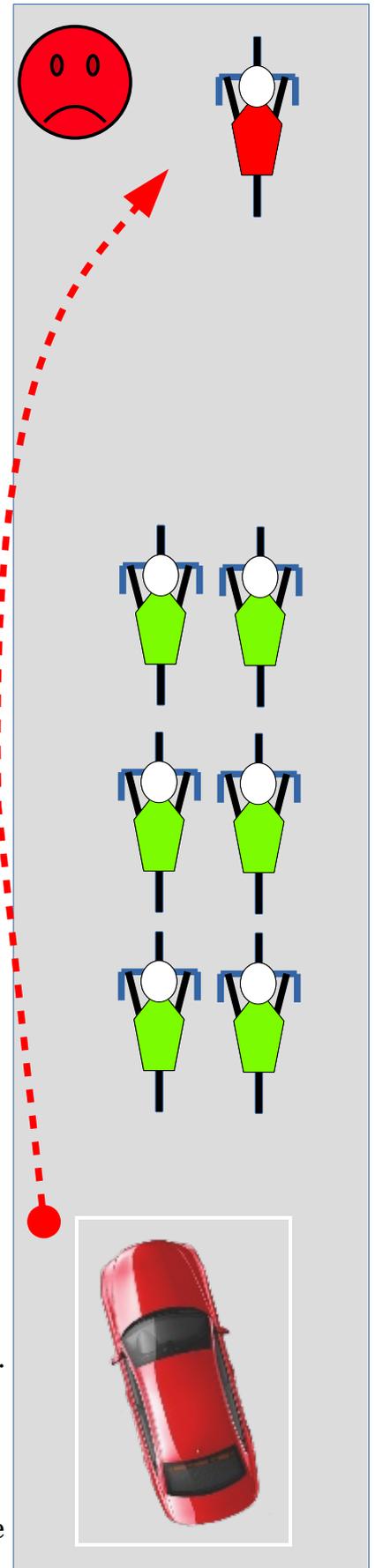
Attention ! Le recours aux GPS ne dispense aucunement de communiquer (parole et geste)

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

Erreurs à proscrire



Maintenir son vélo en ligne droite, ne pas « croiser » la roue de celle ou celui qui précède



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

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

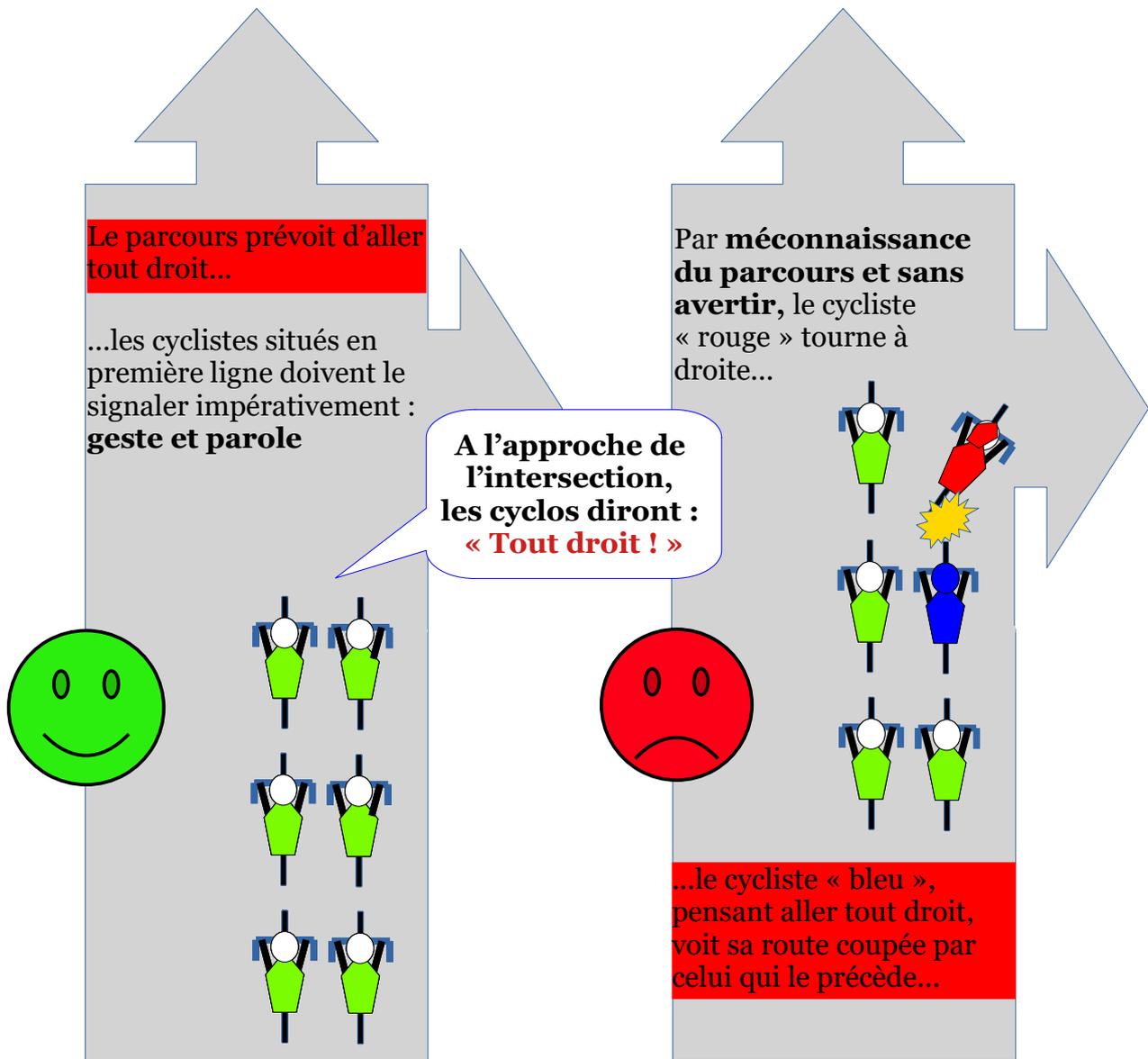
Toujours laisser la place pour 2 voitures (au minimum) entre 2 groupes qui se succèdent.

Pour dépasser un groupe, après s'être assuré que la route ne présente aucun danger, doubler rapidement en file simple.

Comportement aux intersections

Signaler clairement ses intentions lors des changements de direction est un élément essentiel de la sécurité à vélo. Cela permet aux autres membres du groupe, ainsi qu'aux autres usagers de la route, de comprendre vos intentions et contribue à prévenir les accidents. Efforcez-vous de toujours anticiper. Ne donnez pas votre signal au dernier moment, donnez aux autres usagers le temps de réagir.

L'illustration par l'exemple...



Les cyclistes doivent associer leur consigne orale à un geste de la main. L'information doit être relayée par les autres cyclistes. Cette attitude est également applicable aux ronds-points et carrefours à sens giratoires.

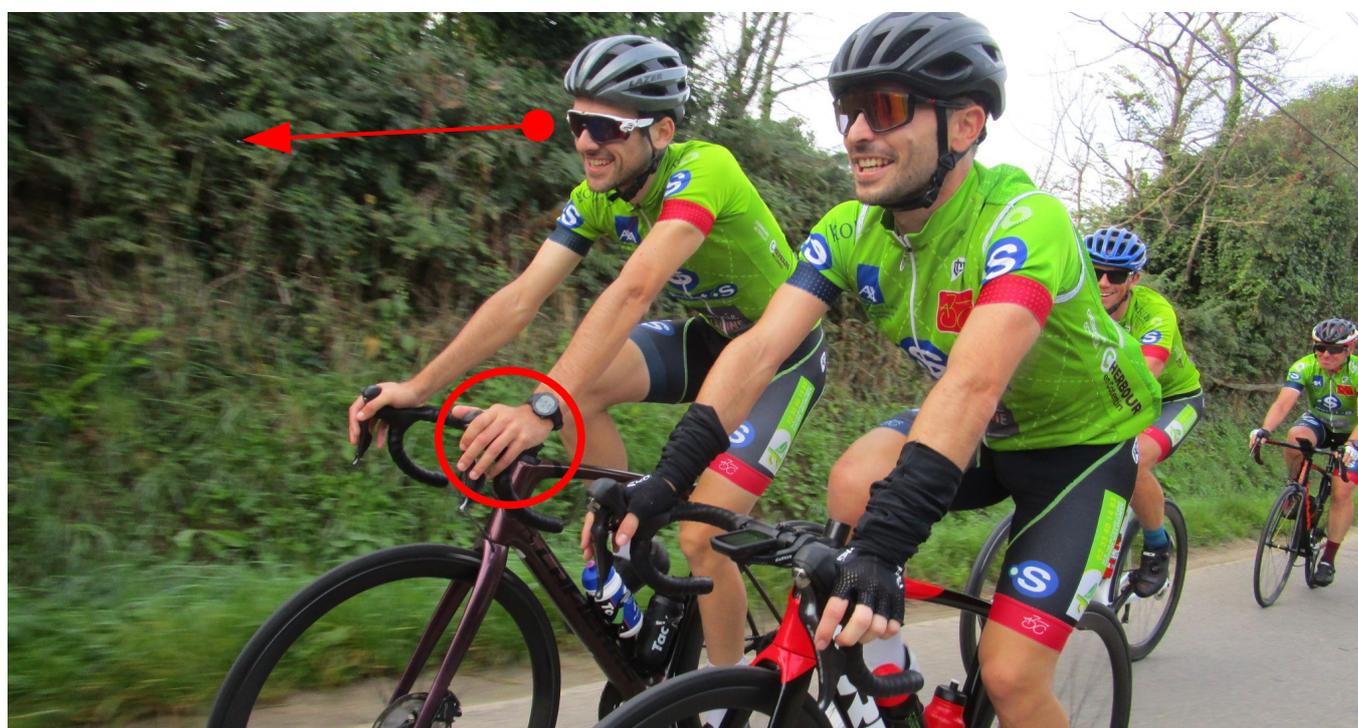
En situation de « Tourner à gauche », le cycliste situé à gauche jette un coup d'œil à l'arrière afin de s'assurer que le groupe n'est pas sur le point d'être doublé. Si la voie est libre, il tend le bras et crie « A gauche ! ». Les suivant·e·s passent le message. Les cyclistes de la dernière ligne n'oublieront pas de tendre le bras pour signifier aux automobilistes cette intention de changer de direction.

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.



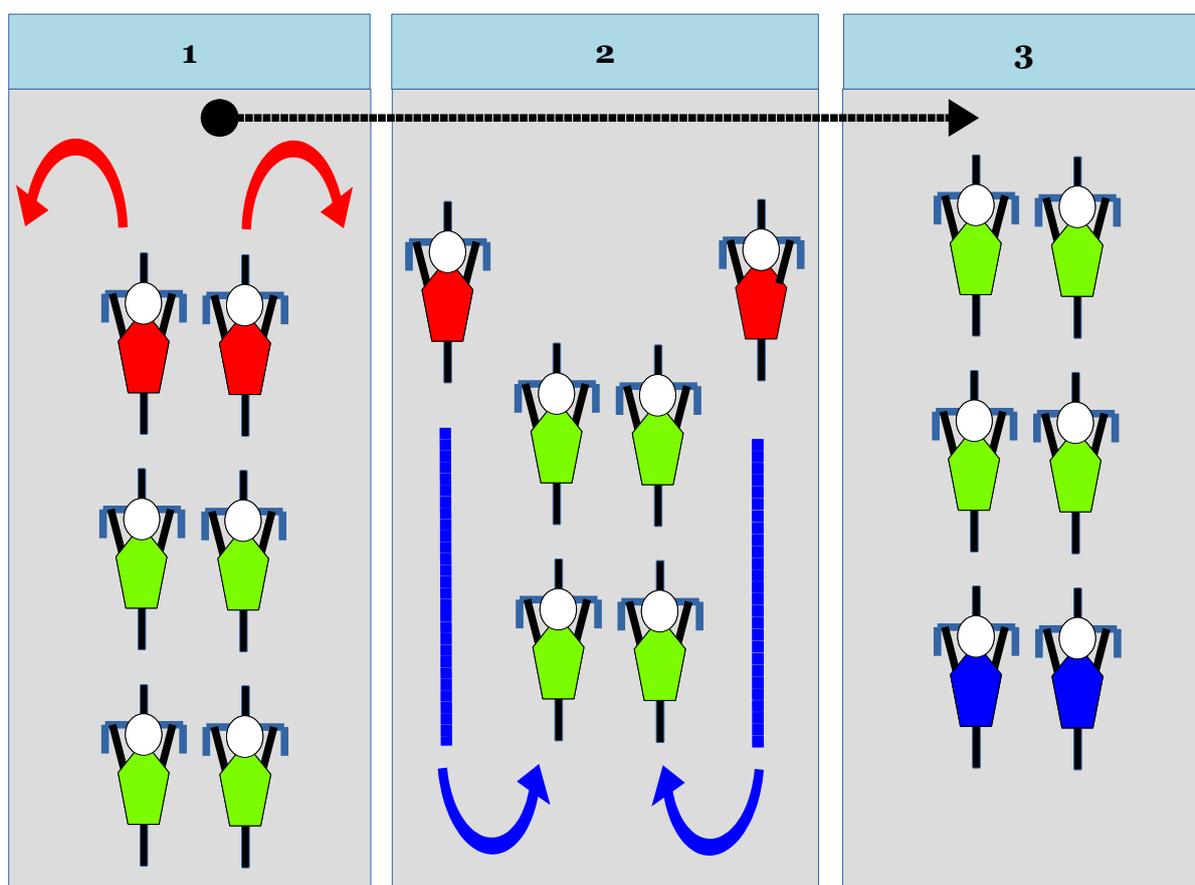
Mains sur les « cocottes » et regard vers l'horizon : deux impératifs à respecter lorsque l'on roule en groupe

NB : le port des gants est vivement recommandé. Les mains sont le plus souvent en contact avec le sol lors d'une chute.

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 (signe de la main)
- 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 !

Ne pas 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.

Combien de temps/distance dois-je rester à l'avant ?

Privilégier les relais assez courts (environ 3-4 minutes) afin que tous les participant·e-s puissent collaborer à l'effort collectif. Une rotation rapide des relais contribue à apporter du rythme au groupe tout en entretenant une plus grande concentration des participant·e-s.

Par vent très défavorable, les relais doivent être beaucoup plus courts : 400 à 500 m. A l'opposé ils peuvent être plus longs pour les plus fort·e-s d'un groupe hétérogène.

En première ligne, vous devez rester dans votre seuil d'aérobic. Le seuil aérobic permet d'accomplir un effort en aisance respiratoire et musculaire, de moyenne intensité, entre 70 et 80 % de votre **Fréquence Cardiaque Maximale**.

Si vous trouvez que le groupe roule un peu trop vite pour vous, il est préférable de continuer à faire la rotation et de faire un relais très court plutôt que de rester toujours en fin de groupe. Vous pouvez également demander aux cyclos de « lever le pied », d'autres apprécieront probablement...

L'arrière du groupe n'est pas forcément la situation la plus confortable...

Éviter impérativement de se rendre jusqu'en deuxième position de la file et refuser de faire le relais en obligeant celle/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.

Sachez respecter vos limites, lorsque que vous vous sentez fatigué·e, votre concentration et vos réflexes sont altérés. Vous vous mettez peut-être en danger et vous pouvez aussi être dangereux pour vos partenaires.

Il est alors préférable de ne plus participer au relais.



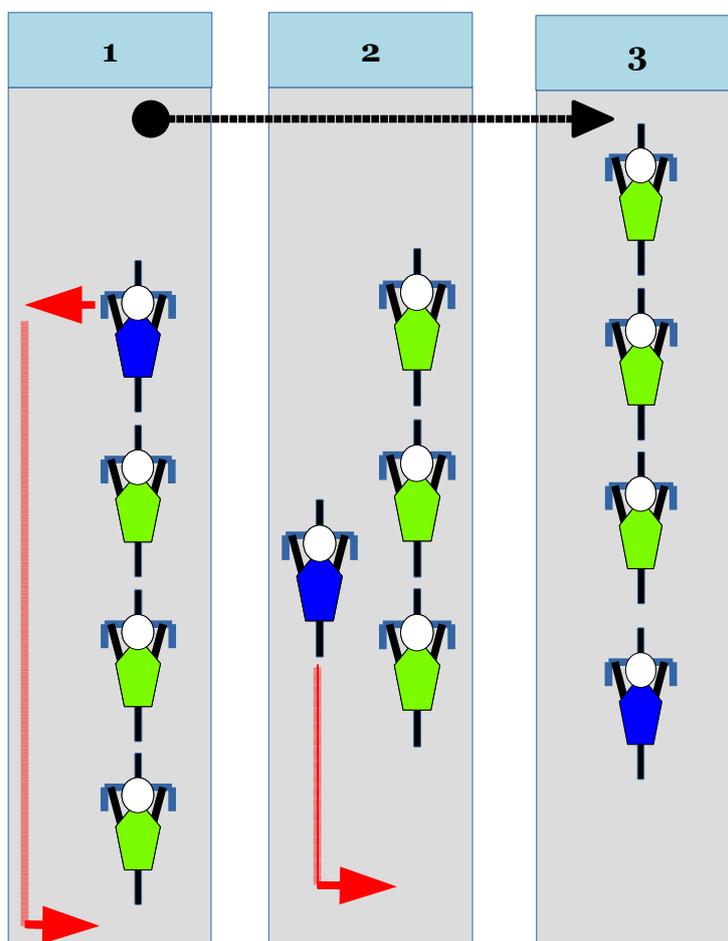
*Au passage du relais il faut se **(re)positionner rapidement à l'arrière du groupe***

Les cyclistes qui « descendent » doivent donc réduire de façon significative leur vitesse et peut-être en profiter pour remettre « une dent » et ainsi récupérer en tournant les jambes, s'hydrater et s'alimenter lorsqu'ils seront à l'arrière du groupe.

Technique du relais en simple file

Cette méthode convient bien pour un petit groupe, nous la pratiquons régulièrement.

- 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** » peut s'appliquer quel que soit l'orientation du vent
- chaque cycliste peut passer un relais plus ou moins long selon ses capacités au sein du groupe
- la « rotation » du relais peut être inversée pour tenir compte de l'orientation du vent
- cette pratique est la moins gênante pour les autres usagers



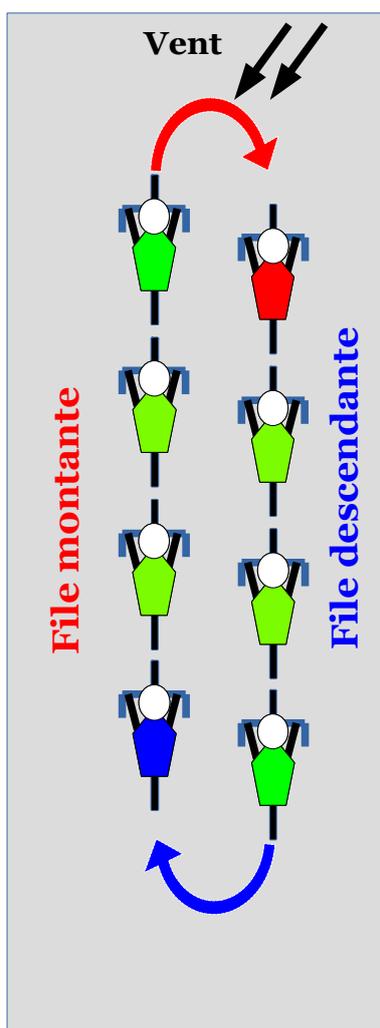
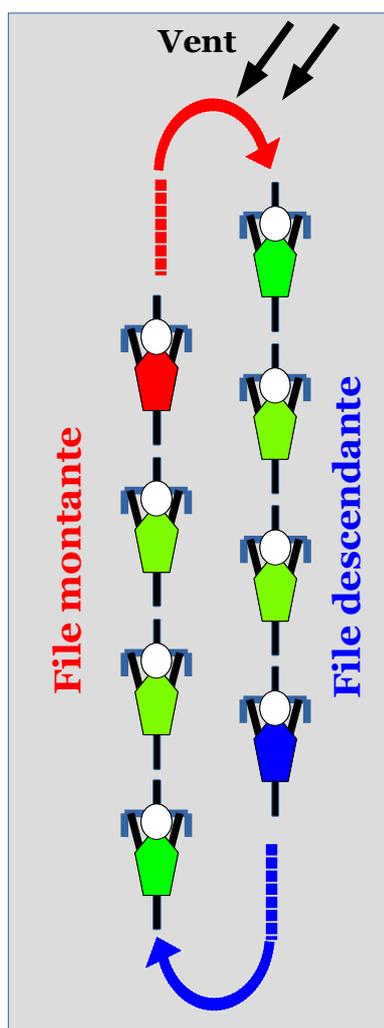
Lorsque vous prenez le relais, c'est-à-dire lorsque celle/celui qui est devant vous s'écarte pour vous laisser prendre la tête du groupe, il ne faut surtout pas accélérer.

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

Technique du relais en double file (ou par roulement)

Bien adaptée avec un vent latéral, elle convient pour de petits groupes. Nous avons recours à cette technique lors de nos sorties venteuses. C'est un exercice de groupe valorisant. Nous la qualifions souvent de « bordure », je vais y revenir...

- pratiquée idéalement par 8 à 10 cyclistes
- la communication au sein du groupe est là encore, fondamentale
- la moitié des cyclistes du groupe sont exposés à la circulation routière
- elle peut se faire dans un sens comme dans l'autre, selon l'orientation du vent
- **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.

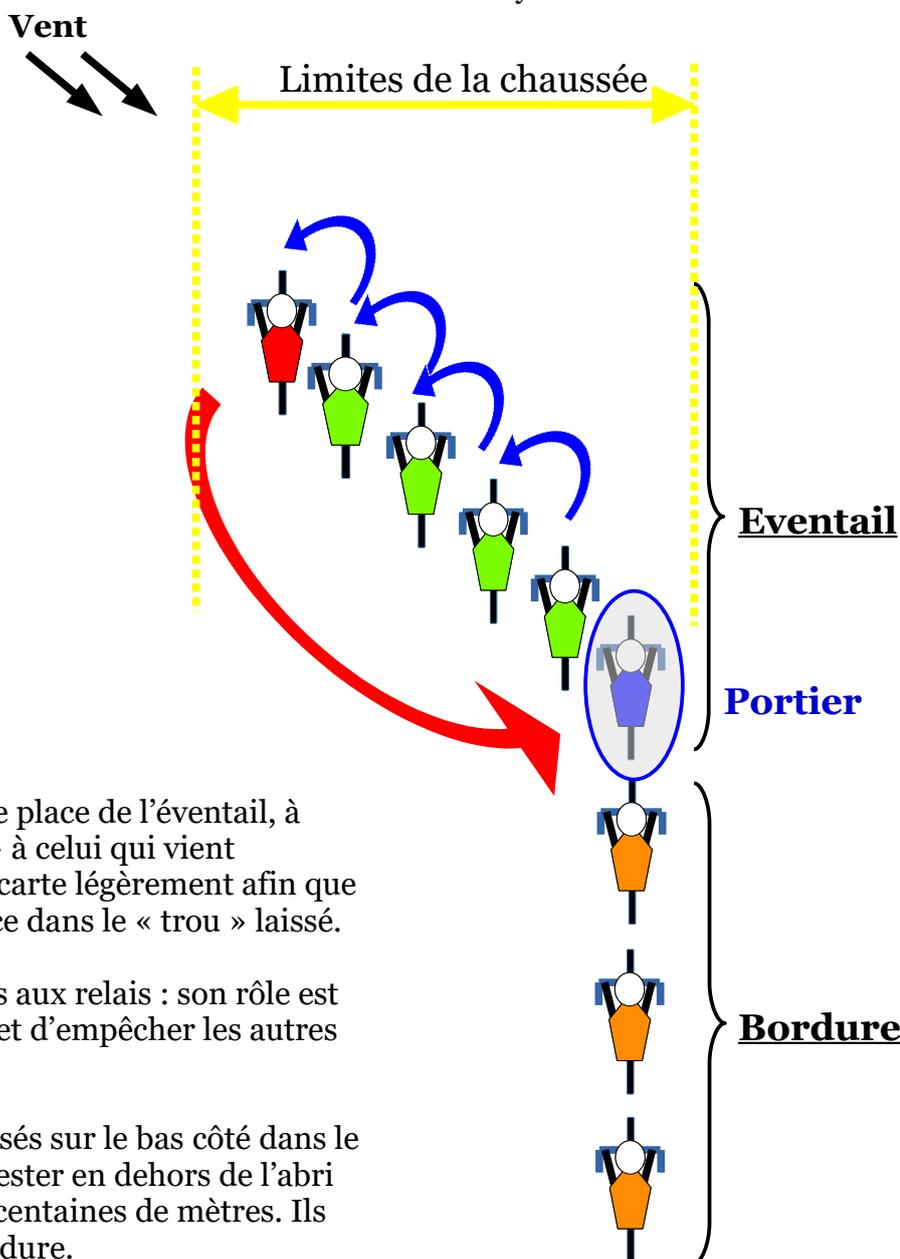
Relais en double file, vent latéral venant de la droite

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.

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

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 la preuve dans les courses World Tour.

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

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 sportifs en toute 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 uni-e-s !

Enfin, lorsque le groupe quitte le club avec 15 cyclistes, il rentre avec 15 cyclistes. En aucun cas on doit laisser un-e cycliste seul-e, sauf entente préalable et accord du capitaine de route. 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...

Placé-e à l'arrière, dès que vous repérez une situation « anormale » faites-en part immédiatement à vos amie-e-s.

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 cas de crevaison, d'incident tous les cyclos mettent le pied à terre et restent groupés lors de la réparation... c'est souvent dans ces circonstances que le groupe risque de se disperser...

A l'A3C, quand on part en groupe, on s'attend, on s'entraide et on revient ensemble !

Petite tolérance après ces lignes de recommandations...un sprint « pancarte » ou un défi dans une « bosse » ne sont évidemment 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 soudaines. Pas de panique ! C'est le moment de rester uni-e-s, ce qui permet de revenir très rapidement sur les échappé-e-s...et de mesurer ainsi l'importance du « Rouler en 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 ». Vous y rencontrerez une gêne respiratoire et musculaire, l'effort sera ponctuel.

Que vos sorties soit sûres et agréables avec l'A3C !