

GUIDE DES CYCLOPHILES DE DRUMMONDVILLE



**UN GUIDE PRATIQUE ET UTILE
POUR DES RANDONNÉES DE
PLAISIR EN VÉLO**

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	2
Remerciements	2
1. Les règlements du club	3
2. Les activités du club	3
3. La classification des membres : groupes de vitesse	4
4. La préparation d'une randonnée	5
5. Éthique et sécurité	6
6. Le sillonnage cyclosportif	8
7. Le partage de la route	19
8. Apprendre à rouler droit	20
9. Randonnée en solitaire : développer ses habiletés en vélo	21
10. La signalisation dans un peloton	24



INTRODUCTION

Bienvenue au sein du Club les Cyclophiles de Drummondville. Nous sommes un organisme à but non lucratif, qui fonctionne sur une base volontaire et bénévole. Les Cyclophiles regroupent près de 225 membres et notre mission est de promouvoir le sport cycliste en offrant une gamme d'activités non compétitives, reliées à la pratique du vélo. Ces activités sont accessibles autant la semaine que la fin de semaine et ce, dans un esprit amical et en toute sécurité.

La pratique du vélo au sein d'un club exige une certaine forme physique de même que de la discipline et de l'organisation. Vous trouverez dans ce guide une foule d'informations ayant trait à notre organisation ainsi qu'à la pratique du vélo de façon sécuritaire. Nous espérons que ces informations vous seront utiles et qu'elles vous permettront de connaître une excellente saison de vélo parmi nous.

Remerciements :

La première version (mars 2005) de ce document a été produite par Micheline Carter. La majorité du contenu a été tirée de documents disponibles sur les sites Web de clubs de vélo du Québec. Nous remercions les clubs suivants et nous vous invitons à explorer leur site Internet; vous y découvrirez une foule d'informations de toutes sortes.

Club Cycliste de Sherbrooke : www.abacom.com/~ccs/

Club Cycliste Beaconsfield : www.clubcycliste.com/english/ (ce site est bilingue)

Club Cycliste Sport en Tête Québec: www.sportentete.qc.ca/

Club Cycliste le Suroît : www.geocities.com/cyclismelesuroit

Club Cycliste les Vélomanes de Sainte-Julie : <http://pages.infinit.net/velomane/>

Club Cyclique Mauricie : www.cycliquemauricie.ca

1. LES RÈGLEMENTS DU CLUB

TM Adhésion

- Remplir le formulaire d'adhésion et payer la cotisation annuelle.
- Pouvoir rouler en groupe en maintenant une vitesse de 16 km/h et plus.

TM Convention du club

- Respecter le code de la sécurité routière. (www.lescyclophiles.com, voir Sécurité routière)
- Rouler avec un groupe de sa capacité c'est-à-dire le groupe qui vous convient le mieux.
- Un peloton doit être composé au maximum de 12 cyclistes.
- Respecter les règles de sécurité (section 5 de ce document) et utiliser les techniques de sillonnage décrites dans le texte « Le sillonnage cycloportif » (section 6)
- Le port du casque protecteur est fortement recommandé.
- S'arrêter et venir en aide lors de chute, bris mécanique ou crevaison.
- Avoir sur soi une carte d'identité, chambre à air, outils et eau.
- Avant de quitter le groupe, il faut avertir le responsable du peloton ou un de ses coéquipiers.
- L'utilisation de guidons aérodynamiques, de poignées en forme de cornes, de poussette ou «girafe» accrochée au vélo, n'est pas permise lorsque nous roulons en peloton.
- Équipement non recommandé : béquille après le vélo car constitue un danger potentiel en cas d'accident.

2. LES ACTIVITÉS DU CLUB

TM Toutes les activités du club sont publiées dans notre journal 'VÉLOCITÉ SPÉCIAL'. Ce journal est remis à chaque membre lors de son inscription. On peut également consulter notre site Web.

TM Sorties de semaine

- Elles ont lieu les lundi et mercredi soirs et le départ s'effectue à 18h30. Le départ se fait au stationnement Hôtel de Ville de Drummondville (entrée rue des Écoles). Nous vous recommandons d'arriver 15 minutes avant l'heure prévue pour le départ. Cinq minutes avant l'heure du départ, les cyclistes sont invités à former des groupes de 10 à 12 personnes et selon la vitesse de croisière déterminée. (Vous référer aux groupes de vitesse).
- Si la pluie est au rendez-vous le lundi soir ou mercredi soir, nous reportons nos randonnées au lendemain, soit le mardi ou le jeudi. Les responsables de sorties seront présents selon leur disponibilité; s'ils n'y sont pas, il faut s'organiser ensemble.

TM Sorties du dimanche

- Les intéressés se rassemblent à la Place Saint-Jean (Restaurant O Déli Délice) entre 9h et 9h30 et décident du parcours selon les propositions des animateurs ou au gré de leur fantaisie. Il est suggéré d'apporter son lunch.

TM Autres activités

- Il y a aussi des sorties organisées les fins de semaine ; il faut consulter le VÉLOCITÉ SPÉCIAL ou le site Web pour en connaître les destinations et les modalités de participation. Lors de ces fins de semaine, le vélo est parfois combiné à d'autres activités telles le kayak, le camping...C'est une excellente façon de faire du vélo tout en s'amusant avec nos collègues.
- Nous avons des sorties récréatives telles que la randonnée d'ouverture, le party hot-dog, l'épluchette de blé d'inde et la randonnée de fermeture.
- De plus, il y a le brunch d'ouverture (présentation des activités de la saison), le souper de fermeture et autres évènements qui s'organisent pour faire de la saison, une belle réussite.

3. LA CLASSIFICATION DES MEMBRES : GROUPES DE VITESSE

- TM** Des cyclistes d'aptitude et de calibre différents dans un même groupe peuvent créer des situations dangereuses, des ralentissements et des arrêts qui rendent la pratique du vélo en groupe hasardeuse et déplaisante.

L'objectif de la classification des membres est de regrouper les cyclistes de calibre équivalent selon les critères suivants : habileté, endurance, expérience et vitesse.

Tableau des groupes de vitesse	
GROUPE	Vitesse moyenne (km/h)
A	32 et +
B	30-32
C	28-30
D	25-28
E	22-25
F	20-22
G	16-20

TM Le choix d'un groupe de vitesse

La décision concernant le choix du groupe avec lequel vous allez entreprendre la randonnée est souvent l'objet d'essais et d'erreurs. Débutez avec les groupes plus lents, et changez au fur et à mesure que vous devenez plus fort, plus habile et plus confiant. Lorsque vous aurez trouvé quelques personnes avec lesquelles vous aimez rouler, apprenez à mieux les connaître et formez un groupe avec elles. Plus les cyclistes connaissent les membres de leur groupe, moins nous risquons de retrouver des cyclistes solitaires, et plus vous pourrez rouler avec des gens dont le style vous convient.

Lorsque vous choisissez un groupe en fonction de la vitesse de croisière de la randonnée, rappelez-vous que vous devez considérer la vitesse moyenne et la vitesse de pointe de ce groupe. Bien que vous puissiez être capable de maintenir la même vitesse moyenne, vous ne serez peut-être pas capable de suivre à votre satisfaction, lorsque le groupe accélérera le rythme sur une certaine distance. Par ailleurs, vous pouvez être capable de conserver une vitesse élevée pour un court laps de temps, mais serez incapable de maintenir la vitesse moyenne sur une longue distance. L'une et l'autre situation peuvent être la cause de grandes frustrations.

Après quelques randonnées, vous connaîtrez sans doute les compagnons de vélo avec lesquels vous pouvez et préférez rouler et vous goûterez ainsi aux plaisirs de l'homogénéité d'un peloton. La classification des groupes a pour but de rendre plus sécuritaire et plaisante la pratique du vélo en groupe.

4. LA PRÉPARATION D'UNE RANDONNÉE

Préalablement, une bonne mise au point s'impose avant le début de la saison. Pensez-y, cela fait près de six mois que vous avez remisé votre vélo.

Chaque membre est responsable et doit s'assurer qu'il est prêt pour l'activité prévue. Ainsi, avant et pour chaque randonnée, vous devez :

- vous assurer que votre vélo est en bon état et que vos pneus sont bien gonflés (un pneu sous gonflé accroît la résistance au roulement ainsi que le risque de crevaison. Voir la pression indiquée sur le flanc de votre pneu.)
- vous assurer que vous pouvez effectuer les réparations élémentaires requises sur votre vélo (crevaison ou ajustement de la chaîne), et que vous avez en votre possession les bons outils pour les effectuer.
- vous assurer que vous avez mangé suffisamment avant l'heure du départ, et que vous avez apporté de la nourriture, selon la longueur prévue de la randonnée.

- apporter une quantité suffisante d'eau ou de boisson énergétique
- apporter les articles essentiels pour les premiers soins en cas d'urgence.
- apporter une carte d'identité valide (idéalement, votre carte de membre) votre carte d'assurance-maladie et un peu d'argent de poche pour les imprévus.
- arriver au moins 15 minutes avant l'heure prévue pour le départ.
- pour les randonnées traversant la frontière américaine, apporter votre carte d'identité, votre passeport, et la preuve d'une couverture d'assurance-maladie appropriée (certaines polices d'assurance ne couvrent pas les incidents survenus aux États-Unis - vérifiez attentivement!).

5. ÉTHIQUE ET SÉCURITÉ

Afin d'avoir du plaisir à rouler en groupe et de façon sécuritaire, il importe de définir les responsabilités de chacun selon la position occupée dans le peloton. Les énoncés suivants définissent en quelque sorte ces responsabilités et constituent notre code d'éthique et nos règles de sécurité lorsque nous roulons en groupe.

L'éthique dans le sport est considérée comme un élément essentiel en ce sens qu'elle est indissociablement liée à la nature même de l'activité sportive. Elle signifie bien plus que le simple respect des règles; elle englobe les notions d'amitié, de respect de l'autre et d'esprit sportif. C'est un mode de pensée, pas simplement un comportement.

TM Responsable du peloton

- S'assure que le nombre de cyclistes par peloton ne dépasse pas 12.
- S'assure d'une période de réchauffement (10-15 minutes) au début de la randonnée (partir plus lentement et augmenter à la vitesse prévue pour le groupe).
- Fait respecter la vitesse moyenne du groupe.
- Arrête le peloton au besoin pour rappeler les consignes.
- S'assure de faire effectuer les relais à une fréquence appropriée (soit à chaque km ou moins si vent de face).
- S'assure qu'aucun cycliste n'est largué par le groupe.
- Désigne un accompagnateur dans le cas où un cycliste fatigué aurait besoin d'être accompagné pour le retour (personne volontaire ou tirage au sort si nécessaire).
- Regroupe les cyclistes après la pause.

TM **Chef de file (le premier du peloton)**

- Doit regarder la route loin devant pour choisir le meilleur trajet à suivre. (Il doit indiquer avec les signaux visuels convenus, les trous, les obstacles et les freinages à ceux qui le suivent, et cela, dès qu'il les aperçoit afin de donner aux autres le temps de réagir.)
- Conserve la vitesse du cycliste de tête qui le précédait.
- Garde la vitesse ou l'effort constant et mouline continuellement. Il s'abstient de boire ou de manger.
- Signale les hasards de la route (pointe avec l'index les trous, les obstacles et autres hasards de la route; au besoin il signale avec la main si le groupe doit se tasser pour éviter un obstacle).
- Évite de passer très près d'un obstacle.
- Indique à l'avance les feux de signalisation, les arrêts obligatoires, les ralentissements ou les changements de route.
- Ralentit avant de traverser un pont avec un tablier de bois. Les cyclistes traversent le pont en diagonale pour éviter que leurs roues n'entrent inopinément dans une fente entre deux madriers. Parfois, il peut être nécessaire de traverser le pont à pied, vélo à nos côtés.
- Ralentit avant de traverser une voie ferrée. Les cyclistes traversent les rails perpendiculairement à ceux-ci et le peloton se regroupe avant de reprendre sa vitesse de croisière.
- S'assure de ralentir au haut d'une côte, après un arrêt, un virage ou le passage d'une voie ferrée afin de regrouper le peloton.
- Donne son relais avant épuisement et ce, dans un endroit sécuritaire.
- Indique par un signal verbal ou de la main, qu'il va donner le relais.
- Accélère légèrement pour se dégager vers l'avant, se tasse à gauche, arrête de pédaler, se laisse glisser rapidement vers la fin du peloton.

TM **Le cycliste**

- Respecte le code de la route.
- S'assure que son vélo est en ordre.
- Évite le freinage inutile.
- Maintient la cadence (ne pas arrêter de pédaler) et conserve la vitesse.
- Ne roule pas trop large.
- Se déplace en ligne droite (évite les changements brusques de direction)
- Dans les descentes, le cycliste de tête continue à pédaler tant qu'il le peut afin de lutter contre la résistance de l'air; les autres cyclistes gardent leur position, en distançant le cycliste précédent d'autant plus que la vitesse est grande.
- Dans les montées courtes, les cyclistes gardent leur position. Dans les longues montées, chaque cycliste grimpe à son rythme, en prenant soin de doubler prudemment par la gauche un cycliste plus lent. Le peloton se regroupe au sommet.

- Regarde le cycliste devant lui tout en gardant un œil sur la route (ne pas fixer la roue du cycliste qui précède).
- Signale et indique les hasards de la route.
- Demeure derrière le cycliste qui précède à une distance d'une demi roue.
- Ne croise pas sa roue avec la roue arrière du cycliste qui le précède.
- Attend d'être en queue de peloton pour boire ou manger. Si cela est impossible, s'assurer que le cycliste qui précède ne le fait pas.
- Le dernier cycliste avertit le groupe de la présence d'un véhicule qui suit.
- Fait suivre vers l'avant les informations reçues de l'arrière.
- S'assure que le cycliste qui le suit est toujours là
- Roule dans un groupe adapté à sa capacité.
- Si le cycliste débarque accidentellement de la chaussée, il roule un peu pour laisser passer le peloton et reprendre son équilibre, puis il remonte sur la chaussée.
- Si vous décidez de quitter le groupe, avisez le responsable pour que le peloton puisse continuer en toute tranquillité d'esprit.
- Ne dépasse jamais par la droite, toujours par la gauche et en le signalant.

6. LE SILLONNAGE CYCLOSPORTIF

N.B. Le sillonnage cycloportif a été rédigé par M. Jacques Martel et les figures sont de M. Pierre Lesage (Club Vélomanes de Sainte-Julie)

6.1 Introduction

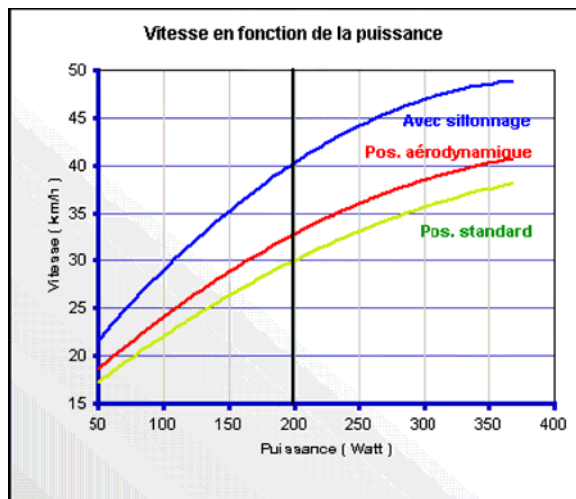
Entre 25 et 30 km/h, 80 % de l'énergie que vous dépensez, sert à combattre la force de frottement l'air. Pour améliorer votre rendement, il vous faut donc réduire cette force de frottement. Vous pouvez, pour ce faire, réduire votre coefficient de frottement (être plus aérodynamique) en diminuant l'emprise 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). On peut aussi réduire le frottement de l'air en roulant 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 lorsqu'on pratique 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 ; des cyclistes qui roulent en groupe et qui s'entraînent en utilisant entre autres cette technique de sillonnage. On parle alors de "sillonnage cycloportif".

6.2 L'efficacité du sillonnage

Le graphique de la figure 6.1 donne la vitesse d'un cycliste en fonction de la puissance qu'il fournit. Chacune des trois courbes correspond à une situation particulière.

Figure 6.1 Puissance fournie par un cycliste en fonction de la vitesse



Courbe A (position standard) : Valable pour un cycliste qui roule seul en position standard, c'est-à-dire avec les mains sur le haut du guidon et avec les bras tendus.

Courbe B (position aérodynamique) : Le cycliste roule seul, en position aérodynamique optimale. Les mains en bas du guidon et les coudes légèrement repliés.

Courbe C (avec sillonnage) : Le cycliste est en position aérodynamique et roule dans le sillon d'un autre cycliste.

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

6.3 Le sillonnage cycloportif 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 cycloportive. En réalité, les compétiteurs et les cycloportifs 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. On veut garder ses forces pour "clencher" l'autre au bon moment. Le cycliste arrière est "profiteur" et celui en avant fait profiter de lui. L'entraide est involontaire.

Le contexte d'une sortie cycloportive est très différent. L'ensemble des cyclistes forme une équipe sportive qui s'entraide le mieux possible afin de combattre un ennemi commun qu'est le

frottement de l'air. Les cycloportifs font un travail d'équipe tandis que les compétiteurs sont individualistes. De plus, le cycloportif 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 cycloportifs sommeille un petit compétiteur. Durant les étapes "plus chaudes" d'une sortie cycloportive, 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 consentant puisse occasionnellement basculer du type cycloportif à compétitif.

6.4 Le sillonnage est une activité qui comporte des risques

Mouvement et risque sont des notions indissociables. Le risque "zéro" n'est possible qu'assis dans son salon avec casque et "jack-strap" et entouré de tous les types de détecteurs possibles. Pour faire une activité, il faut accepter les risques qui lui sont associés. Oui, le sillonnage est une activité qui comporte des risques, mais moins que de rouler en auto sur le Métropolitain durant les heures de pointe ou de fumer un paquet de cigarettes par jour ou de faire de la descente en ski alpin etc. L'important n'est pas de faire que 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 très 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 car l'expérience ne s'acquiert qu'en expérimentant.

6.5 La technique du sillonnage

Il n'est pas toujours nécessaire, lorsqu'on roule en groupe, d'appliquer toutes les 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 manoeuvre 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. On retrouve dans les sections suivantes une description concise des règles. Chaque règle est identifiée par un numéro.

A) La régularité : règle maîtresse du sillonnage

1. Maintenez une distance constante 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.

2. 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.

3. 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 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.

4. 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.

B) La conduite du vélo

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

Un joueur de hockey ne doit pas regarder la rondelle directement et 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.

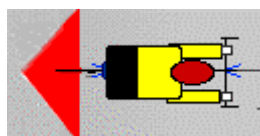
6. La distance entre votre roue et celle du cycliste qui vous précède doit être d'au moins 10 à 15 centimètres et d'au plus une longueur et demie de roue (± 1 m).

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 plusieurs kilomètres d'expérience en

sillonnage. À plus d'un mètre et quart de distance, l'effet de sillonnage est diminué de beaucoup et à une longueur de vélo, il n'y a pratiquement plus de sillon.

7. 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. Cette façon de faire n'est pas mauvaise en soit, 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.



Cette zone critique est représentée en rouge sur la figure ci-contre. On voit sur cette figure, qu'elle est deux fois plus large que longue. 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.

8. 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 manoeuvre à venir. Il est en effet rassurant de savoir que tous les cyclistes du groupe savent qu'il va falloir tourner ou s'arrêter.

9. 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 manoeuvre 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 pousser 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.

10- 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 coeur 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. 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'à la classe "A". Tout le monde a des limites, c'est juste qu'elles ne sont pas à la même vitesse pour tout le monde.

11. 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 le sillonnage est important et plus vous devrez vous concentrer sur votre sillonnage. Évitez alors tout ce qui peut vous distraire : "pitonner" sur son cyclomètre, 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 tendre, observer la beauté d'un corps de l'autre sexe (ou du sien), etc.

C) Les relais

12. Lorsque vous prenez le relais, ce n'est pas à vous d'accélérer, mais c'est à celui qui vous précédait et qui vous transmet le relais 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 cyclomètre la vitesse à laquelle vous roulez.

13. Pour passer le relais

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.

En résumé, 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 troisièmes et quatrièmes 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. Votre propre sillonn sert alors à tour de rôle à tous les cyclistes du groupe et dès le début de la descente, vis-à-vis le 2^e ou 3^e cycliste, vous commencez vous aussi à utiliser la partie latérale de leur sillonn.

14. Si vous ne voulez pas faire les relais

Si vous trouvez que le groupe roule trop vite pour vous, vous devez éviter de prendre les relais. Il est préférable de vous rendre à la tête de la file et de faire un relais très court de 20 à 30 sec. 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. Faites votre relais très court et restez ensuite à la fin de la file.

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. Pour ce, lorsque celui qui vient de faire le relais descend le groupe, vous devez laisser devant vous, (voir figure 6.2) 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.

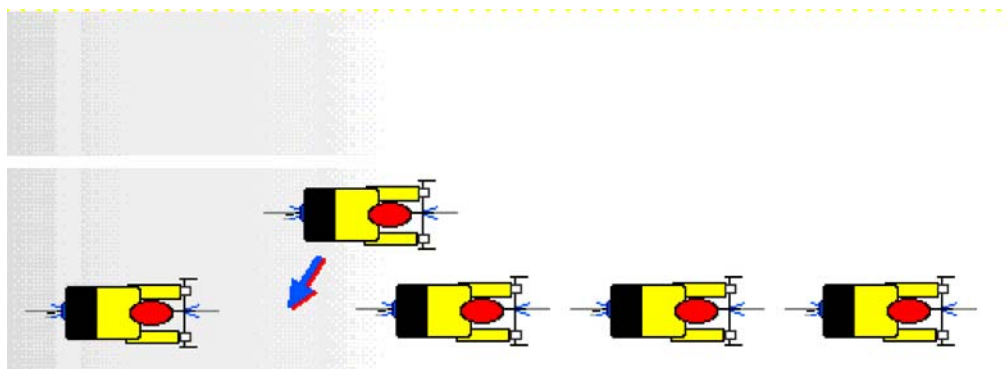


Figure 6.2 Comportement lorsqu'un cycliste ne veut pas faire de relais

D) La tête du peloton

15. Le rôle du cycliste en 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.
- Devant un obstacle (piéton, voiture stationnée,...) indiquer d'un mouvement de la main qu'il faut s'éloigner du bord de la route.
- Ne jamais vous 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.

Le salaire d'un pilote d'un Boeing 747 est de l'ordre de 250 000 \$ par année. Il reçoit un salaire élevé en grande partie parce qu'il a une grande responsabilité. En tête de peloton, vous pouvez vous considérer comme un pilote de Boeing (salaire en moins !). Rouler à la tête d'un peloton est malgré les apparences beaucoup plus exigeant que de rouler seul. Il faut être concentré, prévenant, le plus régulier et le plus stable possible.

16. 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.
- L'augmenter très graduellement, un km/h à la fois.
- Ne jamais le faire juste après avoir pris le relais.

Comme au hockey, comme au football, comme au lit d'ailleurs, 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 cyclosportive 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.

E) Formation de deux lignes parallèles

17. 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 de sillonnage est plus efficace.

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

a) relais deux par deux bilatéral

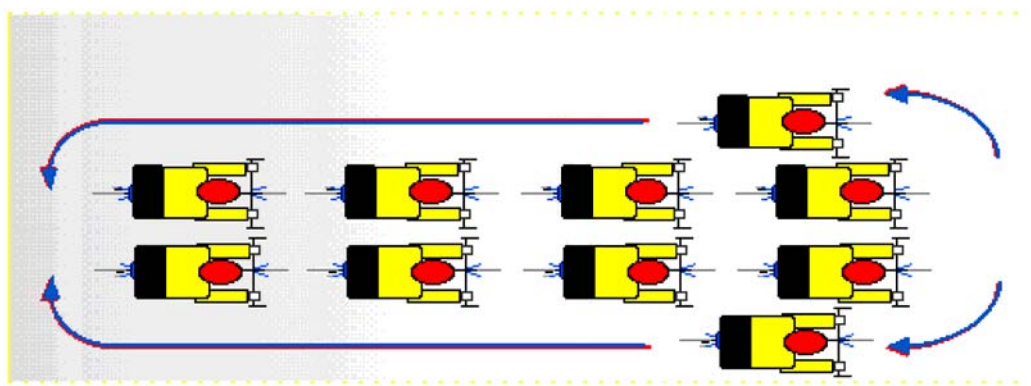


Figure 6.3 Relais deux par deux bilatéral

Le relais deux par deux en bilatéral 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 quatre cyclistes de large. C'est ce type de formation et de relais que le groupe utilise spontanément durant la période de réchauffement.

b) relais deux par deux en ligne

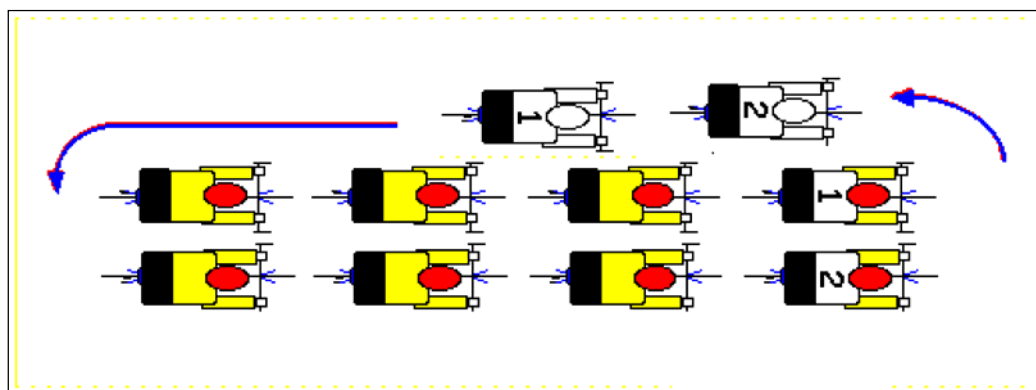


Figure 6.4 Relais deux par deux en ligne

Le relais deux par deux en ligne montré à la figure 6.4 permet également de vous laissez côtoyer le même cycliste. Il a l'avantage, par rapport au relais deux par deux bilatéral, de prendre moins de place sur la route puisqu'au moment du relais il y a trois cyclistes de large. Ce type de formation est plus difficile et demande des cyclistes un peu plus expérimentés.

c) relais par roulement

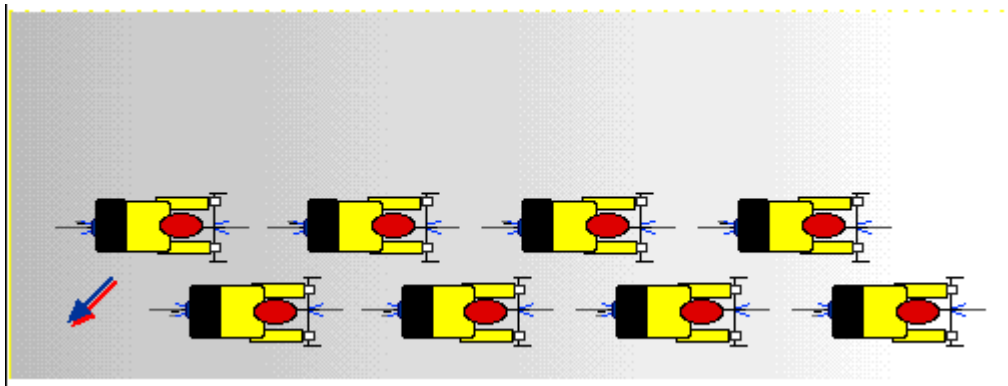


Figure 6.5 Relais par roulement

Pour effectuer un 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 ranger à gauche. Celui qui est en arrière à gauche se range alors dans la ligne de droite.

Cette technique peut évidemment se répéter indéfiniment. C'est ce qu'on appelle faire la roue. 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 manoeuvres à exécuter.

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.

F) Formation en éventail

19. Par vent de côté, il est préférable de former un éventail (voir figure 6.6) plutôt que de rouler en file indienne.

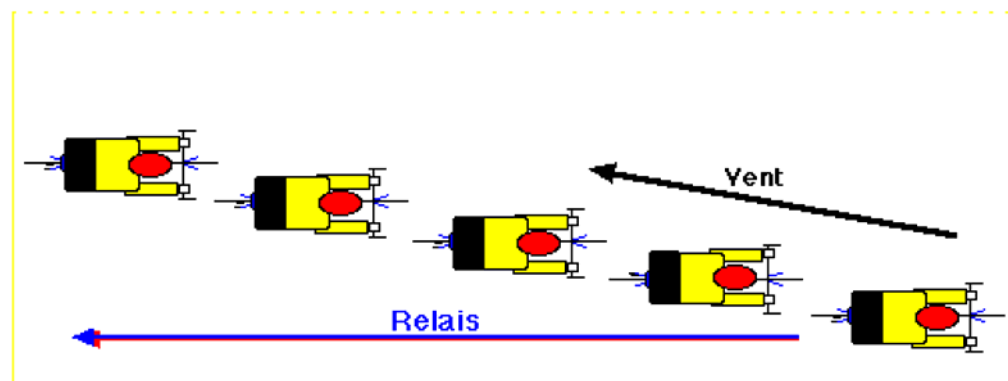


Figure 6.6 Formation en éventail et relais

Si le vent vient de la droite, le cycliste de tête se place près de la bordure de la route. Si le vent vient de la gauche, le cycliste de tête se place près du centre 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.

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

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'évent.

21- 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 6.6)

Si le groupe est trop gros (plus de 7 ou 8 cyclistes), il n'y a plus suffisamment d'espace pour adopter une formation en éventail simple. Tel que montré à la figure 6.7, la formation en éventail ne fonctionne pas bien. Les derniers cyclistes à la queue de l'éventail sont alors en bordure de route et ne peuvent pas profiter du sillon de ceux qui les précèdent.

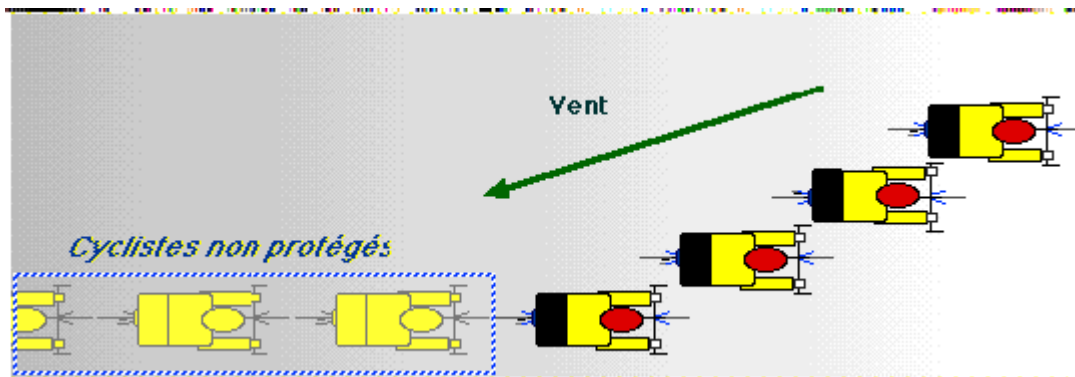


Figure 6.7 Formation en éventail simple à éviter pour de gros groupes. Les cyclistes derrières ne sont plus protégés.

22. Par vent de côté, si le groupe est trop gros pour un éventail simple, il faut se placer en formation d'éventail double (voir figure 6.8) et faire des relais courts. On fait la roue en éventail.

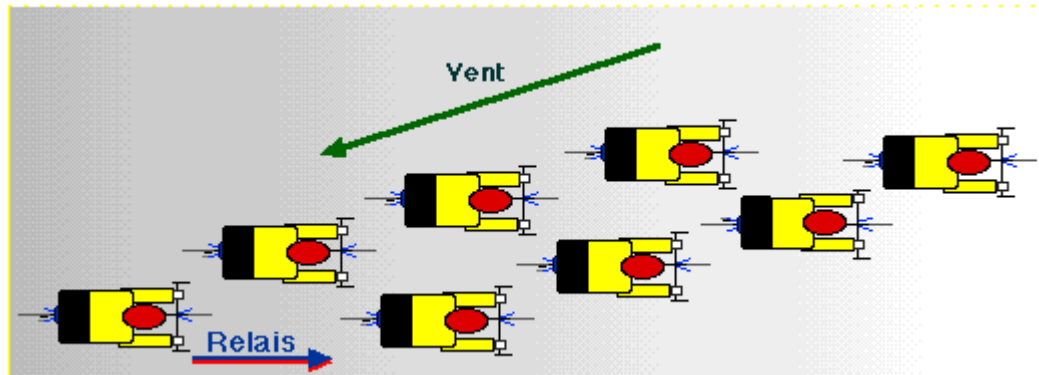


Figure 6.8 Formation d'éventail double pour de gros groupes.

Pour la formation en éventail double, on se place pour faire deux éventails ; l'éventail sous le vent un peu en avant de l'éventail face au vent. On effectue les relais en changeant d'éventail. Comme pour la roue, il est nécessaire que tous les cyclistes du groupe soient conscients des manœuvres à exécuter.

6.6 Le sillonneur expérimenté

La lecture du présent texte n'a pas fait de vous un sillonneur expérimenté. L'apprentissage de cette technique ne se fait que sur plusieurs milliers de kilomètres de vélo en groupe. Le sillonnage est un sport pour les cyclistes comme le hockey est un sport pour ceux qui savent patiner. Vous pouvez être un très bon cycliste sans être un bon sillonneur. Il n'y a que ceux qui ont passé des centaines d'heures à écouter de la musique qui peuvent se considérer comme des vrais mélomanes. Vous pourrez, de la même façon, vous considérer comme un vrai bon cycliste lorsque vous aurez passé plusieurs heures à rouler en groupe et à découvrir toutes les facettes du sillonnage.

7. LE PARTAGE DE LA ROUTE

À titre de membre du CLUB LES CYCLOPHILES DE DRUMMONDVILLE, nous devons faire preuve de civisme et de courtoisie, et déployer tous les efforts possibles pour demeurer en bons termes avec les autres usagers de la route. En raison du plaisir que nous éprouvons, nous sommes facilement portés à oublier que nos groupes peuvent être la cause de véritables inconvénients pour les autres usagers.

Nous devons circuler le plus possible à l'extrême droite de la chaussée afin de permettre aux véhicules plus lourds et plus rapides de nous dépasser. Nous devons nous rappeler que nous sommes soumis aux mêmes lois et règlements que tous les autres usagers de la route.

La majorité des conducteurs de véhicules automobiles ne sont pas désagréables (vous êtes vous-même un automobiliste), mais nous pouvons tirer profit de la courtoisie que nous manifestons à tous ceux qui sont aimables envers nous, en les saluant et en leur souriant.

Notre sécurité collective, sans parler de la réputation du Club, est si intimement liée à la courtoisie des conducteurs automobiles, que nous devons faire des efforts afin de préserver leurs bons sentiments à notre égard.

Quelques règles d'or :

- **SI VOUS DESCENDEZ DE VOTRE VÉLO, DÉGAGEZ LA ROUTE.** Lorsque vous vous arrêtez, et spécialement en groupe, assurez-vous de déplacer complètement votre vélo hors de la chaussée et du passage des véhicules automobiles.
- Être poli et courtois avec les automobilistes et les autres cyclistes; on ne sera que plus respecté sur les routes.
- Dans le cas d'une altercation avec un automobiliste, le calme est de rigueur.
- Il est important de relever le numéro de plaque du véhicule et la description du conducteur dangereux et de porter une plainte officielle auprès des autorités.
- Ne jamais au grand jamais répliquer ou faire de signes désobligeants aux automobilistes et aux camionneurs.

Voir le code de la sécurité routière (www.lescyclophiles.com → rubrique Sécurité routière)

8. APPRENDRE À ROULER DROIT

Dans un groupe, il est très important de garder sa ligne et de rouler en ligne droite. Quoi de plus dangereux qu'un cycliste qui zigzague et se déporte de gauche à droite sans préavis? « Rouler droit » est une habileté qui se développe et donc, qui s'apprend. Vous trouverez dans cette section différents exercices à **faire seul** afin de développer vos aptitudes.

- Rouler le plus longtemps possible directement sur la ligne jaune en bordure d'une route tranquille et dotée d'un accotement de qualité.
- Tenir le guidon d'une seule main tout en gardant sa ligne. Alternier de main « tout en roulant droit ».
- Aller chercher un objet dans une des poches arrières de son maillot, le transférer de main, et le ranger de nouveau dans son maillot « tout en roulant droit ».
- Exercice très important : en tenant le guidon des deux mains, jeter un coup d'oeil en arrière en tournant la tête et en roulant droit.

- Exercice encore plus difficile et tout aussi important : lâcher une main du guidon et tourner les épaules et la tête vers l'arrière « tout en roulant droit ».
- Aller chercher le bidon d'eau tout en regardant devant. Le remettre en place sans quitter des yeux votre route.

NOTE : en peloton, il est suggéré de laisser le goulot de la bouteille ouvert. Ainsi, on n'a pas à se battre avec le goulot à chaque fois que l'on veut boire.

9. RANDONNÉE EN SOLITAIRE : DÉVELOPPER SES HABILITÉS EN VÉLO

Pédaler

Pédaler est très certainement la plus fondamentale des habiletés de la randonnée à vélo. Vous pouvez penser qu'il est ridicule que l'on puisse enseigner à pédaler, mais plusieurs personnes ne pédalent pas de façon très efficace, ce qui fait de la randonnée une véritable corvée.

L'un des aspects clés est la cadence, laquelle est mesurée en nombre de révolutions du pédalier en une minute. Vous devriez viser à maintenir une cadence se situant entre 85 à 100 révolutions par minute; cadence à laquelle vous obtenez les meilleurs résultats pour votre effort. Ce faisant, vous devriez tourner sur un braquet plus facile, plutôt que de pousser un braquet plus difficile. Éventuellement, cette façon de faire vous permettra de rouler pendant des heures sans vous fatiguer indûment.

Pour réussir à maintenir une cadence élevée, vous devez vous appliquer à pédaler de façon constante et en douceur. Faites tourner vos jambes en cercles réguliers, plutôt que de simplement tirer et pousser. Vous saurez que vous avez atteint cet objectif quand vous pourrez maintenir une cadence élevée (plus de 90 r/min) sans vous balancer sur votre selle. Lorsque vous vous pratiquez à pédaler en cercles réguliers, concentrez-vous sur la rotation complète du pédalier, spécialement lorsque votre pied remonte. Assurez-vous de ne pas vous «lever» sur vos pédales; appuyez votre poids sur la selle et non du côté de la pédale qui remonte.

Vous devez également vous efforcer de garder une certaine régularité. De fait, certains cyclistes passent beaucoup de temps à alterner entre pédaler et se laisser porter en roue libre. Ce qui n'est pas souhaitable pour différentes raisons : premièrement, cette façon de faire n'est pas efficace du point de vue de l'utilisation de l'énergie et deuxièmement, la vitesse inégale ainsi générée rendra la randonnée en groupe très difficile pour les cyclistes autour de vous. Souvent, le fait de pédaler de façon irrégulière est le signe, soit que vous poussez un braquet trop élevé et que vos muscles ont besoin de repos constamment, soit que vous ne pédalez pas suffisamment en cercles réguliers et avez besoin de vous reposer du balancement de votre corps. Dans le deuxième cas, un braquet légèrement plus élevé pourrait vous aider. Surveillez bien et reprenez-vous lorsque vous vous laissez porter en roue libre; continuez de mouliner, même si au début ce doit être à vitesse réduite.

Lorsque vous aurez atteint votre cadence idéale, utilisez les changements de braquet pour la maintenir. Changez de braquet aussi souvent que nécessaire, afin de conserver votre cadence élevée et votre effort toujours constant, malgré les changements dans les conditions routières, le vent, etc... La plupart des débutants ne changent pas assez fréquemment de braquet, obligeant ainsi leurs jambes à travailler plus fort que s'ils maintenaient le rythme le plus efficace de révolutions par minute. Bien que le fait de changer pour un braquet plus élevé puisse parfois paraître plus reposant, n'oubliez pas de changer pour un braquet plus facile si vos jambes deviennent trop fatiguées et maintenez votre cadence. Vos jambes en tireront un meilleur bénéfice de cette façon. Plus les braquets sont rapprochés, plus vous pourrez vous accommoder facilement des moindres changements dans les conditions. Naturellement, si les braquets sont très rapprochés, la gamme de vitesses ne pourra pas être aussi étendue pour un même nombre de braquets. C'est la raison pour laquelle le vélo à 10 vitesses est remplacé par les vélos à 14 ou à 16 vitesses. Vous pouvez ainsi avoir une gamme de vitesses plus étendue, tout en ayant des braquets plus rapprochés.

Garder votre trajectoire

Maintenant que vous pédalez en douceur, voici venu le moment de vous demander «Comment se fait-il que je me promène ainsi d'un côté à l'autre de la route?». Pour pouvoir rouler en toute sécurité dans un groupe, vous devez vous efforcer de devenir l'un de ces cyclistes qui roule tout en douceur et qui se promène toujours dans une trajectoire parfaitement rectiligne. Presque tous les débutants et même certains cyclistes qui parcourent plusieurs milliers de kilomètres par année, mais qui le font en solitaire, ont en effet beaucoup de difficulté à garder leur trajectoire et ne le réalisent même pas. Vous devriez vous pratiquer à rouler droit sur une longue distance et ce, sans dévier de plus de quelques centimètres. (Voir section 8. APPRENDRE À ROULER DROIT) Cela peut vous sembler impossible au début, mais avec l'habitude, cela deviendra très rapidement une seconde nature.

Freiner

Le freinage est un art qui peut devenir beaucoup plus efficace et sécuritaire s'il est pratiqué avec un peu de technique. À vélo, c'est le frein de la roue avant qui effectue la plus grande partie du freinage. Même si vous appliquez la même force sur les deux manettes de freins, la décélération transfère votre poids vers la roue avant, réduisant ainsi la traction de la roue arrière et l'efficacité du frein arrière. À l'occasion d'un freinage d'urgence, vous voudrez à tout prix éviter que le transfert de poids vers la roue avant ne soit trop important, entraînant du même coup le dérapage de la roue arrière et la culbute par-dessus les poignées. Vous devez toujours abaisser votre centre de gravité afin d'améliorer votre stabilité et transférer votre poids vers l'arrière afin de garder la traction sur la roue arrière. Voici un exercice à pratiquer lorsque vous êtes seul : commencez d'abord par des freinages modérés pour ensuite progresser vers les freinages brusques. Vous devez vous sentir très à l'aise et connaître parfaitement le comportement de votre vélo dans une situation d'arrêt d'urgence. De fait, plusieurs personnes sont responsables de leur propre chute et ce, plus à cause de leur mauvaise technique de freinage, qu'à cause de l'obstacle qu'elles voulaient éviter.

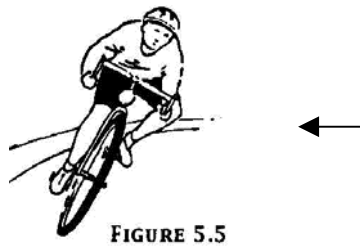
Maintenant que vous êtes capable de vous arrêter de façon sécuritaire sur une pièce de dix sous, **rappelez-vous qu'il ne faut jamais le faire dans un groupe et si vous devez le faire, signalez votre intention de vous arrêter**. L'utilisation abusive des freins est la cause de nombreuses chutes dans les groupes. Freinez toujours en douceur, pour ne pas provoquer une empilage derrière vous.

Lorsque vous êtes en groupe, contrôlez votre vitesse en effleurant les manettes de freins tout en continuant de pédaler (évitez de vous laisser porter en roue libre). Vous garderez ainsi un meilleur contrôle sur votre vélo.

Les virages

Lorsque vous effectuez un virage, vous devez vous rappeler plusieurs principes fondamentaux :

- Ralentissez avant le virage et non lorsque vous l'avez déjà amorcé; vous aurez ainsi un meilleur contrôle sur votre vélo.
- Gardez votre centre de gravité le plus bas possible lorsque vous tournez. Cela implique que vous devriez vous déplacer de la partie haute du guidon vers la partie recourbée avant de vous engager dans le virage. De plus, cessez de pédaler et **gardez la pédale intérieure en haut** (fig.5.5), afin d'éviter qu'elle ne heurte le sol lorsque vous inclinez votre vélo.



- L'une des techniques plus perfectionnées du virage consiste à transférer votre poids vers l'avant et sur la pédale extérieure, particulièrement sur des surfaces raboteuses.
- En raison de la tendance naturelle d'aligner votre vélo dans la direction où vous regardez lorsque vous effectuez un virage serré et rapide, fixez votre regard droit devant vous et sur la trajectoire que vous avez choisie, plutôt que de regarder vers l'extérieur. Cette façon de procéder rendra les virages serrés plus faciles et plus naturels.

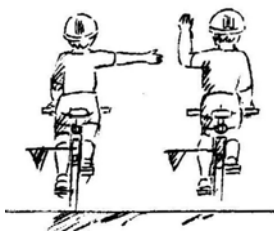
10. LA SIGNALISATION DANS UN PELOTON

N.B. : Il importe que chaque cycliste passe l'information vers l'arrière du groupe

Signalisation manuelle



Virage à gauche



Virage à droite



Ralentissement

Signalisation des dangers

- Un trou : pointer le trou avec l'index
- Plusieurs trous : pointer les trous avec l'index en ayant un mouvement de gauche à droite
- Fissures : pointer les fissures avec la main en ayant un mouvement longitudinal
- Grille d'égout : la pointer avec l'index et la contourner par la gauche
- Débris : signalisation verbale « **roche, gravier, bois...** »
- Pont de bois : signalisation verbale « **pont de bois** »
- Obstacle à droite : pointer l'obstacle avec l'index et signalisation verbale « **piéton, auto, cycliste...** »
- Auto derrière le peloton : signalisation verbale « **auto arrière** »
- Voie ferrée : bras droit derrière le dos avec un mouvement vers la gauche ou signalisation verbale « **voie ferrée** »

Signalisation des intentions d'un cycliste

- Donner le relais : bras droit levé en l'air en effectuant un cercle avec la main
- Dépasser un cycliste : signalisation verbale « **je passe à gauche** »
- Sortir du peloton : signalisation verbale « **je sors** » et bras gauche ou droit tendu
- Rentrer dans le peloton : signalisation verbale « **je rentre** » et pointer avec la main
- Demander au peloton de rouler moins vite : signalisation verbale « **moins 1** »

IMPORTANT

Manœuvres aux intersections : vous assurer des intentions du conducteur automobile en établissant un contact visuel avec celui-ci.