

Ce que vous devez savoir...

La mission du Club Randoloup est de permettre aux membres de pratiquer le vélo en groupe pour le **plaisir**, de façon **sécuritaire, efficacement** et dans le **respect des autres**. Pour y arriver, tous les cyclistes du Club doivent prendre connaissance et appliquer les règles de conduite du Club qui suivent :

- 1-Règles à respecter par tous les membres de Randoloup
- 2-Comment choisir son peloton
- 3-Être le cycliste de tête (pour les groupes qui font des relais)
- 4-Être un cycliste à l'intérieur du peloton
- 5-Être le dernier cycliste du peloton
- 6-Encadreur ou responsable du peloton
- 7-Signalisation à utiliser au Club cycliste Randoloup
- 8-Comment faire un relais
- 9-Équipement minimal et indispensable sur la route
- 10-Vérification de votre vélo avant chaque sortie

Le but de ces consignes est de rendre les sorties agréables pour tous et créer un sentiment d'appartenance à un groupe uniforme et respectueux. **On part et on revient ensemble... avec le sourire !**

Règles à respecter par tous les membres de Randoloup

-On est en club, alors, on adopte l'esprit de club. Rouler avec un club implique une façon de faire différente de vos sorties en solitaire.

-Les encadreurs du Club qui vous accompagnent sont là pour assurer la sécurité et le plaisir de tous. Écoutez et respectez leurs consignes. Ils sont là pour vous aider et pour rendre vos sorties agréables.

-Chaque sortie débutera par une période de réchauffement d'un maximum de 15 minutes où les cyclistes seront invités à mouliner plus rapidement et rouler à vitesse réduite. Ce réchauffement vise à réchauffer vos muscles pour qu'ils réagissent mieux à l'effort qui suivra.

-Si vous décidez de quitter votre groupe avant la fin de la sortie, il est important d'avertir votre encadreur. Ne tenez pas pour acquis qu'il s'en est aperçu ou que les autres sont au courant.

-Un peloton forme une équipe, pour que tous trouvent du plaisir à rouler en groupe et pour que le peloton fonctionne bien, il faut un esprit d'entraide. Pour que le peloton parvienne à rouler avec cohésion et régularité, il faut parfois être prêt à faire des compromis et à s'ajuster.

Comment choisir son peloton

Un peloton est formé de cyclistes roulant à la même vitesse moyenne, groupé avec un maximum d'homogénéité. La vitesse moyenne est celle indiquée sur le compteur à la fin de la sortie. Par exemple, un peloton qui roule à une vitesse moyenne de 25 km/h pendant une heure parcourra 25 km, les arrêts n'influencent pas la vitesse moyenne. Il faut souligner que pour compléter une sortie avec une vitesse moyenne de 25 km/h, par exemple, la vitesse de croisière sera plus élevée de 3 ou 4 km/h à certains moments du parcours, pour compenser les montées et les ralentissements.

Lors du départ, on demandera aux cyclistes de se regrouper selon le groupe de vitesse moyenne. En cas de doute, soyez modeste et choisissez un groupe de vitesse moins rapide, surtout si vous débutez dans le Club. Dans un peloton, le Club limite le nombre de cyclistes à 10. Plus de 10, on scindera le peloton en 2.

Être le cycliste de tête

(S'applique particulièrement aux pelotons qui font des relais)

Lorsqu'un cycliste est en tête d'un peloton, il devient un peu comme le capitaine du peloton et les yeux du groupe. Lorsqu'il prend le départ, il accélère **graduellement** jusqu'à l'atteinte de la vitesse de croisière. Il fait de même lorsque l'on doit s'arrêter, il freine doucement. Imaginez-vous comme une locomotive, les départs et les arrêts sont progressifs.

Il doit observer la route loin devant lui afin de décider à l'avance du meilleur trajet à suivre.

Lorsqu'il faut éviter un trou ou un obstacle, il s'éloigne **progressivement** en pointant visiblement le **danger** à éviter. Pas de mouvements brusques.

Vous n'avez pas besoin de signaler un trou s'il est à mètre ou plus de votre trajectoire.

Éviter de frôler ou passer très près des trous ou des obstacles. Les cyclistes derrière vous ont une vision limitée et si vous frôlez les trous, vous pouvez leur créer de très mauvaise surprise.

Le cycliste de tête roule de 50 cm à 80 cm du bord de la chaussée afin de se garder une marge de sécurité. Vous pouvez rouler plus près du bord lorsque vous êtes seul, mais en groupe, il faut se garder une marge de jeu avec le bord sachant que les autres cyclistes derrière vous suivront exactement votre ligne de roulement. De plus, si vous ne prenez pas votre place sur la route, vous allez vous faire frôler encore plus par les autos, surtout lorsqu'elles se croisent.

Le cycliste de tête doit rouler avec **constance** et **régularité** en conservant la vitesse qu'il avait juste avant de prendre la tête.

Lorsque la chaussée est particulièrement criblée de nids de poule, crevassée, brisée ou en gravier, le cycliste de tête ralentit progressivement la vitesse et annonce aux membres du peloton de se distancer afin de mieux éviter les trous et les fissures.

Le cycliste de tête ralentit avant de traverser une voie ferrée et annonce aux membres du peloton de se distancer, les cyclistes traversent les rails **perpendiculairement** à ceux-ci.

Les **ponts de bois** avec des madriers placés dans le sens de roulement sont dangereux **s'il y a des fentes entre madriers**. Le cycliste de tête ralentit avant de traverser un pont de bois et annonce aux membres du peloton se distancer. En autant que possible, si la route est libre, les

cyclistes **traversent le pont en diagonale** pour éviter que leurs roues ne tombent dans une fente.

Dans les descentes, le cycliste de tête pédale continuellement, les autres cyclistes gardent leur position, en distançant le cycliste précédent de plus en plus, à mesure que la vitesse augmente. Si un dépassement devient nécessaire, le cycliste qui double crie « **Je passe à gauche** ». **Jamais de dépassement par la droite.**

Lors d'un dépassement d'un cycliste solitaire, le cycliste de tête, crie « **Peloton à gauche** » et peut ajouter dans son annonce, le nombre de cyclistes que compte son groupe.

Dans les montées, le cycliste de tête ajuste sa vitesse en fonction de la force du groupe. Dans les longues montées, chaque cycliste monte à son rythme, si le peloton s'éparpille, le cycliste de tête arrête en haut de la côte pour permettre le regroupement, il repart lentement, seulement lorsque le dernier arrivé a eu le temps de boire et de récupérer.

Dans les montées, si le cycliste de tête ou tout autre cycliste décide de se lever pour continuer en danseuse, il crie « **Up** » avant de le faire et s'assure de garder sa vitesse constante.

Dans les villes et les villages, le cycliste de tête ralentit la vitesse et annonce aux membres du peloton de se distancier afin de pouvoir éviter tout obstacle surgissant à l'improviste.

Le cycliste de tête passe le relais après **un maximum de 1 km ou 1/2 km lors de vents de face**, il vérifie qu'il n'y a aucune voiture venant de l'avant et de l'arrière avant de passer le relais. Le cycliste de tête passe le relais seulement lorsque c'est sécuritaire. Voir « Comment faire un relais ».

Être un cycliste à l'intérieur du peloton

Tous les cyclistes **relais les signaux ou les annonces** venant **de l'avant** vers **l'arrière** et indiquent les trous ou obstacles. On répète aussi les annonces venant de l'arrière jusqu'à la tête du peloton. Un cycliste qui ne fait pas ses signaux et qui ne relaie pas les messages **devient un danger pour ses compagnons.**

Dans un peloton, une règle d'or : **on ne freine jamais !** Toutefois, on garde 1 ou 2 doigts près du frein pour ralentir légèrement au cas où l'on s'approcherait trop près du cycliste devant soi. Une

bonne coordination de pédalage permet de s'ajuster avec la personne que l'on suit, d'où l'importance de rouler avec constance et de la régularité.

Rouler en peloton demande de l'attention, on doit demeurer constamment attentif à ce qui se passe devant soi et éviter de fixer la roue de celui qui nous précède. On regarde plutôt à la hauteur des hanches du cycliste devant soi tout en gardant une vision périphérique.

On roule le plus droit possible, **on maintient constant l'espace entre le cycliste qui nous précède**. Si on se fait distancer par le cycliste à l'avant, on accélère très graduellement pour éviter l'effet d'élastique derrière soi.

Ayez un coup de pédale régulier, n'arrêtez pas inutilement de pédaler, pour le cycliste derrière soi, le fait d'arrêter de pédaler est le premier signe d'un éventuel ralentissement. C'est un stress inutile pour le cycliste qui nous suit.

On roule sur la ligne de roulement des cyclistes qui vous précède. Si l'on aperçoit un petit trou à la dernière seconde, ne pas tenter de l'éviter brusquement. Pour la sécurité des cyclistes derrière nous, il vaut mieux rouler dedans.

La distance à respecter par rapport au cycliste devant soi varie selon votre expérience et votre confiance, ainsi il faut tenir compte de l'expérience et de l'habileté du cycliste devant soi, la distance à respecter variera d'une demi-roue (35 cm) à deux roues (150 cm), la plus petite distance sera la plus efficace pour l'effet d'aspiration.

Dans le peloton, **on évite de croiser sa roue** avant avec la roue arrière du cycliste devant soi. Si votre roue avant chevauche la roue arrière du cycliste devant vous et que le cycliste devant dévie soudainement, vous allez chuter et probablement entrainer avec vous d'autres cyclistes.

Si la vitesse devient trop grande pour vous, vous pouvez demander un ralentissement en criant « Moins 1 » ou « Moins 2 » (« Moins 1 » veut dire de ralentir d'un km/h).

Pendant un relais, **l'avant-dernier cycliste** du peloton annonce « **Avant dernier** » lorsque le cycliste qui descend le long du peloton arrive à côté de lui. C'est à ce moment que le cycliste relayeur doit recommencer à pédaler pour réintégrer l'arrière du peloton.

Si vous devez boire lorsque vous êtes à l'intérieur du peloton, avant de boire, présenter votre bouteille à côté de vous pour que le cycliste derrière la voie bien, un peu comme si vous feriez « À votre santé ! ». Le cycliste derrière vous se tiendra sur ses gardes au cas où vous échapperiez votre bouteille et évitera de boire en même temps. Idéalement, **attendre d'être derrière le peloton pour boire**.

Si vous **débarquez accidentellement de l'asphalte** et que vous déviez dans le gravier mou, ne tenez pas de rembarquer tout de suite. Ralentissez, stabilisez-vous le plus possible, **attendez que le peloton soit passé** pour réintégrer la route. **Attention à cette manœuvre s'il y a un rebord dans l'asphalte**, regarder s'il y a une entrée privée plus loin, si oui, attendez là pour remonter sur la route. Vous pouvez aussi vous arrêter complètement puis remonter sur l'asphalte.

Être le dernier cycliste du peloton

Lors d'un relais, le dernier cycliste du peloton surveille le cycliste en train de descendre le long du peloton et crie « **Auto** » si une auto présentant un danger survient à l'arrière.

Pendant un relais, lorsque le cycliste qui fait un relais arrive à côté de lui, il crie « **Dernier** » pour avertir qu'il est le dernier dans le peloton.

Il crie « **Auto** » pour avertir les cyclistes à l'avant de la présence de véhicules venant de l'arrière et **qui peut représenter un danger**. Une auto qui dépasse complètement sur l'autre voie (la voie de gauche) ne représente pas un danger. Un rétroviseur sur son vélo facilite grandement l'observation de ce qui se passe derrière soi.

Le cycliste derrière le peloton s'assure qu'aucun cycliste n'est largué ou en difficulté mécanique, il crie « **Stop** » si cela arrive et tous s'arrêtent et se rangent sur le côté pour dégager la voie. Chaque fois que l'on doit s'arrêter, tout le monde s'assure de quitter complètement la route.

Encadreur ou responsable du peloton



Les encadreurs du Club qui vous accompagnent sont là pour assurer la sécurité et le plaisir de tous. Écoutez et respectez leurs consignes. Ces bénévoles sont là pour vous aider et pour rendre vos sorties agréables.

Si vous êtes nouveau dans le groupe, il vous accueillera et s'informerera de vos capacités et connaissances pour rouler dans son groupe. Au besoin, il vous dirigera vers le peloton approprié.

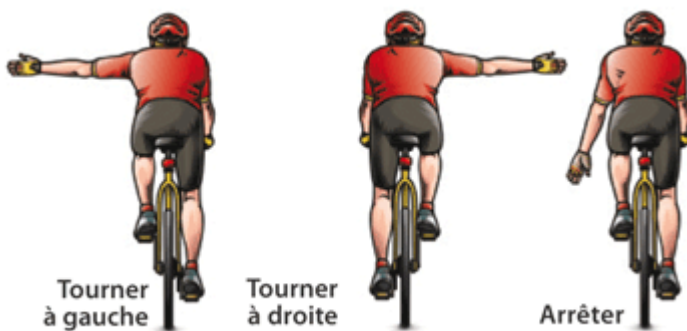
Il fera de fréquents rappels sur les signaux à utiliser, les règles du club, etc.

Lors des déplacements à l'intérieur de la ville de Rivière-du-Loup et pendant la période de réchauffement, il restera en tête du peloton.

Il ne laissera jamais seul un cycliste qui éprouve de la fatigue au cours d'une sortie et qui ne peut plus suivre son peloton. L'encadreur verra s'il peut le changer de peloton ou assignera quelqu'un pour l'accompagner.

Signalisation à utiliser au Club cycliste Randoloup

Arrêt ou ralentissement : Bras gauche avec l'avant-bras plié vers le bas



Avertissement d'un arrêt complet : verbal « PIED-À-TERRE »

Virage à gauche : Bras gauche tendu pointant vers la gauche

Virage à droite : Bras droit tendu pointant vers la droite

Signalisation d'un trou : Pointer le trou avec la main (**Vous n'avez pas besoin de signaler un trou s'il est à mètre ou plus de votre trajectoire**)

Trous ou obstacles représentant un danger margueur : Pointer le trou ou le danger avec la main et crier « **Trou** »

Fissure dans le sens de la route : Pointer la fissure avec la main avec un mouvement de balancement d'avant en arrière

Gravier : pointer avec la main ouverte avec balancement de la main

Avertissement aux cyclistes de se distancer : « DISTANCEZ-VOUS »

Pont de bois : verbal « PONT DE BOIS »

Voie ferrée : verbale « VOIE FERRÉE » ou balancement d'un bras dans le dos avec 2 doigts ouverts symbolisant la voie ferrée.

Obstacle à droite : Le bras droit derrière le dos, main ouverte, avec un mouvement de balancement vers la gauche

Auto derrière le peloton qui représente un danger : verbale « AUTO »

Demander un ralentissement : verbal « MOINS 1 » ou « MOINS 2 »

Demander l'arrêt du peloton suite à une crevaision, bris, etc. : « STOP » (message venant de l'arrière)

Important, pour la sécurité de tous, il est essentiel que chaque cycliste **répète ou relais les signaux et messages** pour qu'il soit **compris par tous les cyclistes** du peloton. **On relais les signaux et messages de l'avant vers l'arrière** et inversement, si c'est un **message venant de l'arrière**, on le retransmet vers l'avant.

Signalisation de ses intentions à un autre cycliste

Passer le relais : Bras droit élevé avec rotation de la main et dire « RELAIS »

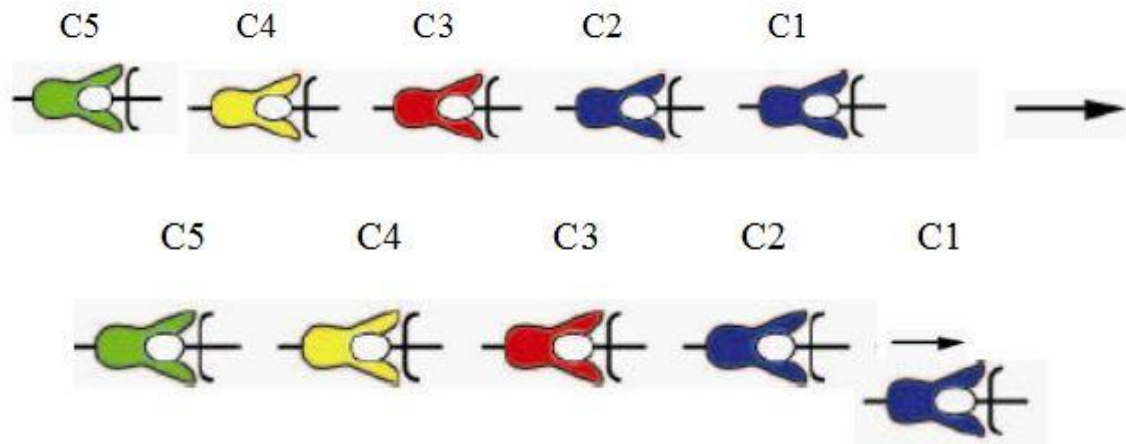
Sortir du peloton : verbale « JE SORS » et bras gauche tendu, **sortir par la gauche**

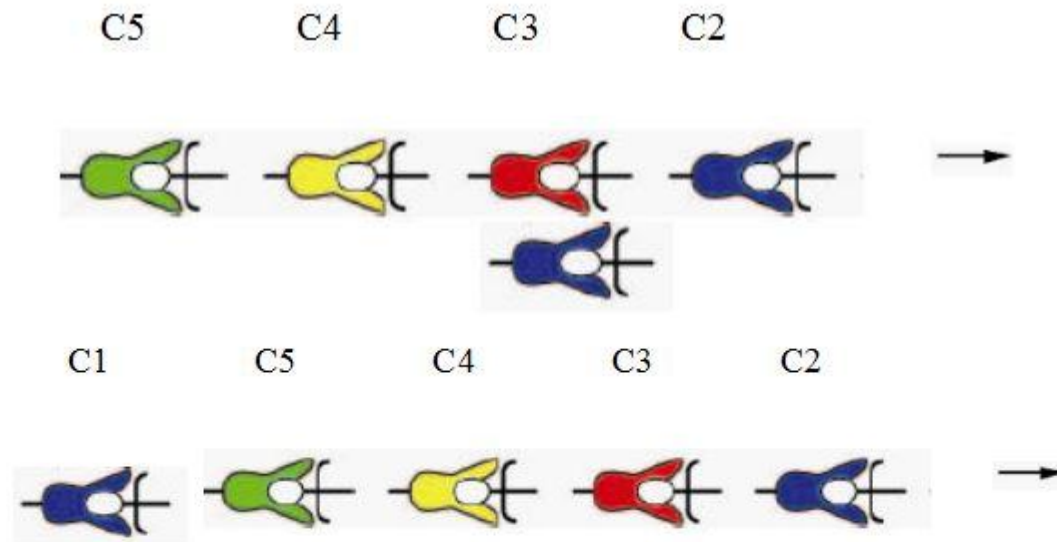
Rentrer dans le peloton : verbale « JE RENTRE » et pointer avec la main à l'endroit où l'on veut rentrer entre les cyclistes.

Dépasser un cycliste : verbale « JE PASSE À GAUCHE »

Comment faire un relais

1. Faire le relais lorsque c'est sécuritaire : pas dans les **courbes**, les **côtes** et les **ponts** ;





2. Quand : Après un maximum 1 km, moins si l'on est fatigué ou maximum ½ km avec vent de face ;
3. Bien regarder s'il vient des autos, à l'avant et à l'arrière (on peut demander l'aide des autres) ;
4. Indiquer son intention par le geste approprié et dire « Relais » ;
5. **Accélérer légèrement** pour s'éloigner du cycliste qui nous suit et se tasser à droite doucement ;
6. Se laisser descendre rapidement en frôlant ses coéquipiers de 1 à 1½ largeur de guidon, on arrête de pédaler et parfois il faut freiner un peu (sur un faux plat descendant par exemple) ;
7. **Réintégrer la file rapidement.** Un relais ne doit pas s'éterniser. Le but est de ne pas rester 2 de large longtemps sur la route.

Le cycliste qui prend la tête à la suite d'un relais s'assure de ne pas accélérer. Pour ce faire, il regarde la vitesse qu'il roule sur son compteur au moment où le cycliste devant lui annonce son relais. C'est ce que l'on voit le plus souvent comme erreur, mais il est très important de maintenir la même vitesse pour garder le peloton uni.

Équipement minimal et indispensable sur la route

- Casque de vélo (obligatoire)
- Lunettes (protection des yeux contre les insectes, la projection de sable, etc.) ;
- Carte assurance maladie (obligatoire)
- Bouteille d'eau, 2 pour les longues sorties ;
- Tube de rechange adapté à vos roues ;
- 1 ou 2 bonbonnes de CO2 (même si vous avez une mini-pompe de vélo) ;
- Collation énergétique pour les sorties de plus de 1 h 30.

Le Club cycliste Randoloup encourage tous les cyclistes à utiliser un feu rouge clignotant à l'arrière et un phare blanc clignotant à l'avant de leur vélo même le jour. Ces lumières permettent d'être mieux vu par les automobilistes. De même, l'utilisation d'un miroir (rétroviseur) est utile pour être alerte à ce qui se passe autour de nous.

Savez-vous qu'un vélo équipé d'une béquille (« pied ») représente un danger pour le cycliste qui vous suit ? Ainsi, si vous avez une béquille sur votre vélo, **le Club cycliste Randoloup vous demande de l'enlever.**

Vérification de votre vélo avant chaque sortie

Même si vous faites faire assidument une mise au point sur votre vélo, il vous reste quand même des choses à vérifier avant chaque départ, il en va de votre sécurité et de la sécurité des cyclistes qui seront près de vous.

- Commencez par vérifier les roues, **les pneus sont-ils bien gonflés ?** On les regonfle avant chaque sortie. Vérifier la bande de roulement, les flancs, vérifier si les roues ne voilent pas, pas de rayons cassés ou manquants. Vérifier si les attaches rapides sont serrées adéquatement.

- Vérifier les freins, loquet de fermeture des mâchoires orienté vers le bas, câbles en bon état, faites le test suivant ; serrer aux maximums les 2 freins et regarder l'espace libre qui reste entre les manettes et les poignées, il devrait rester au moins 2 cm.

- **Vérifier si la chaîne est lubrifiée adéquatement**, après avoir roulé sous la pluie il faut toujours la lubrifier à nouveau, éviter de rouler avec une chaîne encrassée.

- Soulever la roue arrière et vérifier si toutes les vitesses passent bien, écouter s'il y a des bruits suspects entre les passages des vitesses.

- Vérifier si les bouteilles d'eau sont bien maintenues sur leurs supports, une bouteille d'eau qui tombe risque d'entraîner la chute du cycliste derrière vous.

- Un dernier test, soulevez le vélo d'environ 15 cm et laissez-le retomber, vous ne devriez pas entendre de bruits métalliques suspects.

Bonne route!