SET CLUB CYCLISTE SPORT·EN·TETE

Bienvenue dans les pelotons de Sport-en-Tête

Formation 2025

Un club accueillant

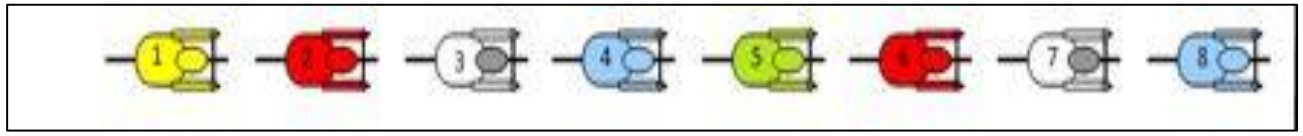
Écoutez le commentaire de Raynald Dancause:

Un club cyclosportif

- SET regroupe des gens actifs qui éprouvent du plaisir et de la satisfaction à pratiquer le vélo à une intensité soutenue pendant quelques heures.
- Les pelotons de SET maintiennent une moyenne variant entre 25 et 35 km/h quand les parcours sont relativement plats.
- Peu importe le peloton dans lequel les membres de SET roulent, ils appartiennent tous à une petite frange de la population très active, en forme.
- Lors d'un départ, il y a normalement des pelotons de :
  - 25-26 km/h;
  - 27-28 km/h;
  - 29-30 km/h;
  - 31-32 km/h;
  - 33-34 km/h;
  - Express ≥ 35 km/h : ce peloton est pratiquement en mode «course».

En peloton, on roule plus vite!

- L’air étant un fluide, le cycliste de tête le fend de sorte que l’air offre moins de résistance pour ceux qui suivent.
- Par rapport au vélo solo, un cycliste tiendra une moyenne de 2 à 4 km/h plus élevée lorsqu’il roule en peloton.
- Le cycliste de tête doit fournir un effort plus grand pour garder la vitesse constante puisque la résistance de l’air est la plus grande dans cette position.
- Le cycliste de tête récupère lorsqu’il passe le relais et descend en queue de peloton.



Direction du peloton

Dans nos pelotons, le vélo devient un sport d’équipe

- Au départ, les cyclistes se regroupent en peloton selon la vitesse moyenne anticipée. Normalement, il est facile de former des pelotons homogènes étant donné la grande participation des cyclistes de SET.
- Prenant en compte les capacités de tous les coéquipiers, le peloton adopte un rythme que tous peuvent soutenir confortablement jusqu’à l’arrivée.
- Le calendrier des randonnées apparaît sur le site du club. On demande que chacun(e) s’inscrive dans les jours précédant la sortie en indiquant le parcours et la vitesse prévus.

Les capitaines de route veillent au grain

Les capitaines de route de SET sont des cyclistes bénévoles expérimentés qui assurent la cohésion du peloton dont ils font partie :

- Ils promeuvent la camaraderie et l’entraide au sein du groupe.
- Ils regroupent leur peloton et donnent le signal du départ ou de l’arrêt du groupe lors des pauses ou en cas de crevaison ou d’autres problèmes.
- Ils commandent le dépassement d’un autre peloton.
- Ils s’assurent que tous les membres du groupe soient en mesure de garder le rythme.
- Ils décident avec la personne concernée la meilleure solution à prendre quand celle-ci n’est pas en mesure de suivre le reste du peloton ou en cas d’incidents.

Les capitaines de route veillent au grain (suite)

- Ils veillent au respect des règles de fonctionnement et de sécurité du club, et interviennent discrètement en cas de manquement.
- Ils rapportent, si nécessaire, les cas de comportements problématiques aux responsables du Comité de sécurité et des capitaines de route.
- Ils complètent un rapport en ligne si un incident survient dans leur peloton.
- Ils s’inscrivent comme capitaine sur le site Internet du club s’ils comptent participer à une randonnée à ce titre, en précisant le peloton dans lequel ils comptent rouler.

Des avantages mais aussi des risques à rouler en peloton

Avantages : l'entraide, une meilleure visibilité, des conseils judicieux, la camaraderie, la découverte de nouveaux trajets, des rabais chez les commanditaires, etc.

Inconvénient : la possibilité plus grande de chutes car les membres du peloton roulent près les uns des autres.

Cependant, avec les années, SET a développé un mode de fonctionnement et établi des règles de sécurité qui minimisent les risques d'incidents. Comme la voix se propage mal en roulant, la communication entre cyclistes se fait prioritairement à l'aide de signes. Quelques mots courts complètent les moyens de communication.

Avant de partir, la première fois, et toutes les autres

Soyez autonome :

- Ayez un peu d'argent ou un autre mode de paiement et votre téléphone.
- Ayez le nécessaire pour réparer une crevaison (chambre à air, pompe, leviers, cartouche).
- Étudiez les parcours si vous n'avez pas de GPS et téléchargez-les si vous en avez un.
- Prévoyez suffisamment de liquide et de nourriture (barres, jujubes, bananes).
- Pour plus de conseils, consultez : https://sportentete.qc.ca/partir-pour-revenir/.

Consultez le thermomètre. Au-dessous de 10-12°, considérez porter au départ :

- des couvre-chaussures,
- des gants longs,
- un bonnet sous le casque,
- des jambières et manchettes,
- un sous-vêtement à manche longue,
- un coupe-vent.

Avant le premier départ

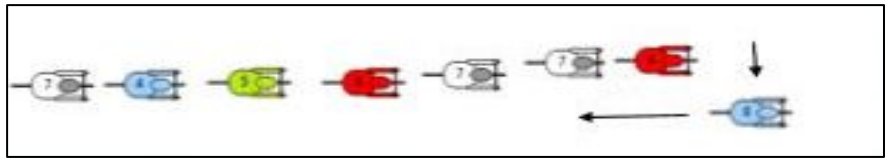
- Arrivez environ 20 à 30 minutes à l'avance.
- Présentez-vous au membre du CA responsable de l'accueil qui vous aidera à choisir le peloton qui vous convient le mieux et qui vous y dirigera.
- Choisissez un peloton dans lequel vous serez à l'aise pour vous familiariser avec les façons de faire de SET.
- Si vous trouvez la cadence trop rapide après le départ, demandez un ralentissement en lançant «***moins 1***», et profitez de la pause, à mi-parcours, pour changer de groupe, si possible, en consultant le capitaine de votre peloton.
- Le dernier peloton doit pouvoir compléter la randonnée avec une vitesse moyenne de 25 km/h en terrain plat. Si vous ne pouvez maintenir ce rythme la première fois, entraînez-vous pour y arriver.

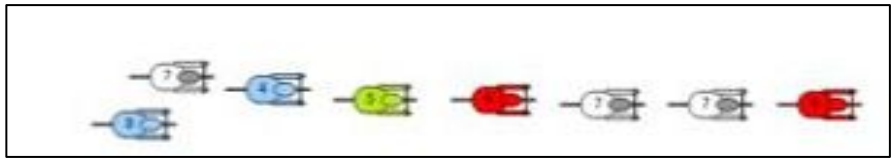
Fonctionnement du peloton

- **La vitesse du peloton correspond à la vitesse moyenne enregistrée à la fin d'une randonnée dans un secteur relativement plat et rural**. Ainsi, la vitesse observée au cours de la randonnée dépassera souvent la vitesse moyenne lorsque les conditions seront favorables.
- **Lors du départ, le cycliste de tête roule légèrement en-deçà de la vitesse du peloton pour un échauffement de quelques kilomètres**.
- **Au cours de la randonnée, le nouveau cycliste de tête conserve la vitesse à laquelle roulait le cycliste qu'il remplace**. Les changements de vitesse sont toujours progressifs.
- **Le cycliste de tête observe la route loin devant lui afin de décider à l'avance du meilleur trajet à suivre**. Il indique à l'avance les feux de signalisation, les arrêts ou les changements de route.
- **Le cycliste de tête s'éloigne progressivement de la bordure de la route s'il faut contourner un trou, du sable ou un objet, en pointant le danger à éviter**.

Fonctionnement du peloton (suite)

- **Le cycliste de tête garde sa position pendant au plus 1 km ou 2 minutes, et passe le relais en autant que la visibilité soit bonne et que l'espace le permette** (éviter les courbes ou les ponts étroits). Dans la mesure du possible, il ne fait pas le relais au moment où une voiture dépasse ou croise le peloton.
- **Avant de passer le relais, le cycliste de tête indique son intention** en levant un bras au-dessus de la tête et en décrivant un petit mouvement circulaire tout en annonçant « ***relais*** ». Il accélère légèrement pour se dégager vers l'avant, se range à droite et descend rapidement à la queue du peloton.
- **Le cycliste en queue de peloton annonce au passage du relayeur « *dernier* »** et s'assure que celui-ci prend sa roue.

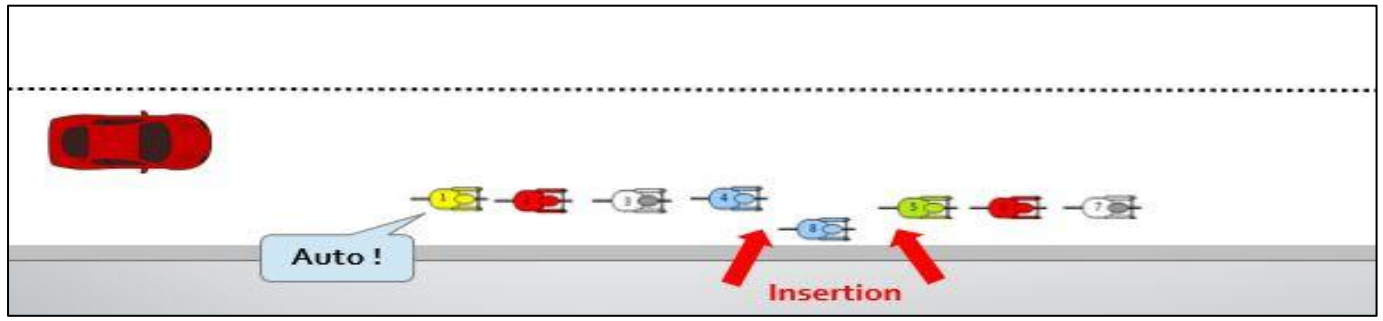




Direction du peloton

Fonctionnement du peloton (suite)

- **Si le relayeur doit réintégrer d'urgence le peloton durant sa manoeuvre, il pointe d'abord avec la main l'endroit où il désire s'insérer et s'intercale dès que les cyclistes concernés lui font une place.**



Direction du peloton

- **Dans le peloton, les cyclistes conservent une distance minimale de 30 cm du cycliste qu'ils suivent, en restant vigilants et en évitant les mouvements brusques.**

Fonctionnement du peloton (suite)

- **Les cyclistes indiquent par une signalisation adéquate les trous ou les obstacles qu'ils jugent dangereux et susceptibles de causer une chute ou un bris.**
- **Il n'est pas nécessaire de signaler <u>tous</u> les obstacles. On peut laisser faire pour les fissures mineures et autres situations qui ne présentent pas un grand risque. C'est surtout le cas lorsque les obstacles se succèdent rapidement et qu'il est plus prudent de garder les deux mains sur le guidon. On peut aussi ralentir dans ces situations.**
- **Par ailleurs, il est souvent pratique d'annoncer verbalement un obstacle**

Fonctionnement du peloton (suite)

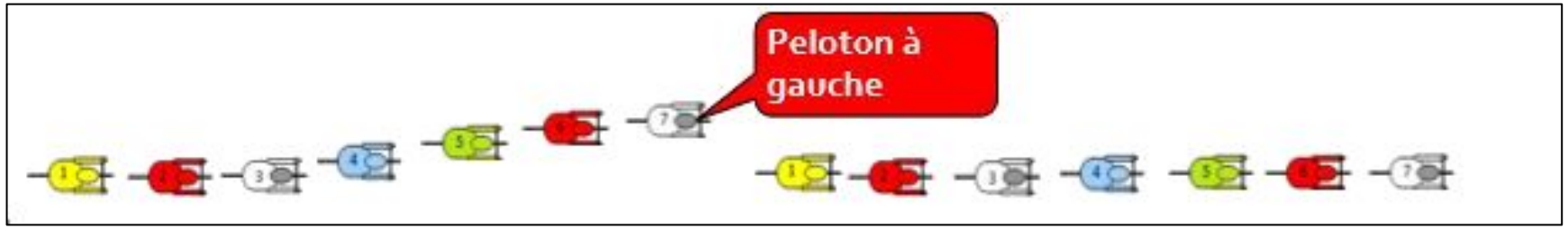
- **Lorsque le cycliste de tête observe à l'avant une chaussée en réparation ou très endommagée, il annonce «*ralentir*» tout en levant un bras les doigts écartés s'il est sécuritaire de le faire.**
- **Il ralentit progressivement la vitesse; les cyclistes se distancient pour franchir cette section de route.**
- **C'est le capitaine qui décide quand le peloton reprend son allure normale.**

Fonctionnement du peloton (suite)

- **Dans les descentes, le cycliste de tête pédale aussi longtemps qu'il le peut et les autres gardent leur position**, en se distançant davantage si la vitesse est grande. Tous gardent les deux mains sur le guidon en tout temps.
- **Dans les montées courtes, les cyclistes gardent leur position**. Dans les montées supérieures à 250 m, chaque cycliste monte à son rythme, en prenant soin de doubler un seul cycliste à la fois, par la gauche. En dépassant, le cycliste annonce « ***à gauche*** ». Le peloton se regroupe au sommet de la montée.
- **Lorsqu'un cycliste désire se lever, il pointe les coudes vers l'extérieur tout en lançant un « *hop* »**. Il s'assure de garder sa vitesse constante en manoeuvrant sans temps mort.

Fonctionnement du peloton (suite)

- **Lors du dépassement d'un autre peloton ou de cyclistes solitaires, le cycliste de tête annonce «*peloton à gauche*» et le cycliste en queue de peloton lance «*dernier*»**. C'est le capitaine de route qui prend la décision du dépassement d'un autre peloton.



- **Lors d'une crevaison ou d'un bris, le peloton s'arrête et se range en sécurité** en bordure de la route.
- **Le capitaine de route s'assure du bon fonctionnement du peloton et ajuste au besoin la vitesse du groupe** afin que tous les membres soient en mesure de suivre.

Fonctionnement du peloton et VAE (Vélos à assistance électrique)

- Les VAE offrent une «assistance» mais le cycliste doit quand même fournir un effort pour avancer. Pour les vélos vendus en Amérique du Nord, l'assistance est coupée au-delà de 32 km/h.
- Les VAE de route seront donc «avantagés» en montée ou à vitesse moyenne. Sur des portions plus roulantes lorsque la vitesse s'élève (ex. faux-plats descendants, vent de dos, etc.), les VAE seront plutôt désavantagés.
- **Les utilisateurs de VAE devront :**
  - **s'identifier comme tels auprès des capitaines et autres participants;**
  - **choisir avec soin leur peloton;**
  - **s'assurer de pouvoir terminer le parcours sans recharge;**
  - **moduler leurs efforts afin de ne pas briser l'allure normale du groupe;**
  - **ne pas forcer l'allure dans les montées;**
  - **s'assurer d'être capable de suivre dans les portions plus roulantes;**
  - **respecter les consignes formulées à leur endroit par le capitaine de route s'il y a lieu.**

Signalisation de mouvements

- **Arrêt** – *visuel+verbal* : bras gauche avec le coude plié et la main vers le bas, annoncer « ***stop*** ».
- **Ralentissement** – *visuel* : bras gauche avec le coude plié et la main vers le bas.

- **Virage à gauche** – *visuel+verbal* : bras gauche tendu et/ou annoncer « ***à gauche*** ».

- **Virage à droite** – *visuel+verbal* : bras droit tendu et/ou annoncer « ***à droite*** ».

- **Continuer tout droit** – *verbal* : annoncer « ***devant*** ».

Signalisation d’un danger

- **Un trou** - *visuel* : pointer le trou avec la main.
- **Plusieurs trous et fissures ou chaussée endommagée -** *verbal+visuel* : lever un bras les doigts écartés en autant que la sécurité le permet, tout en lançant « ***ralentir*** ».
- **Fissure(s)** - *visuel* : pointer la (les) fissure (s) avec la main avec un mouvement longitudinal.
- **Absence d’asphalte** - *verbal* : annoncer « ***gravier*** ».
- **Débris** - *verbal+visuel* : annoncer « ***roche, bois, …***» et pointer avec la main.
- **Pont de bois** - *verbal* : annoncer « ***pont de bois*** ».

Signalisation d’un danger (suite)

- **Voie ferrée** - *verbal+visuel* : annoncer « ***voie ferrée*** » et balancer un bras dans le dos avec 2 doigts ouverts symbolisant la voie ferrée.
- **Obstacle à droite** - *visuel* : le bras droit derrière le dos, main ouverte, faire un mouvement vers la gauche.
- **Auto derrière le peloton** - *verbal* : annoncer « ***voiture derrière*** » ou « ***auto derrière*** ».
- **Gravier ou sable sur l’asphalte** - *visuel* : bras allongé, bouger les doigts vers le sol.

Signalisation des intentions du cycliste

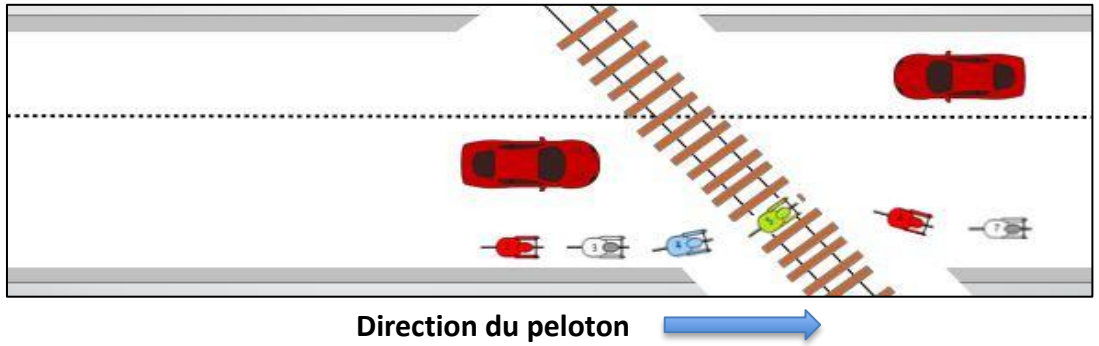
- **Donner le relais** – *verbal+visuel* : bras droit élevé avec rotation de la main tout en annonçant « ***relais*** ».
- **Sortir du peloton** – *verbal+visuel* : bras gauche tendu et sortie par la gauche en annonçant « ***je sors*** ».
- **Rentrer dans peloton** - verbal+visuel : pointer avec la main et annoncer « ***je rentre*** ».
- **Dépasser un cycliste** – *verbal* : annoncer « ***à gauche*** ».
- **Se lever** - *visuel+verbal* : les deux coudes vers l'extérieur et annoncer « ***hop*** ».

La sécurité du peloton

- Les cyclistes respectent le code de la sécurité routière en tout temps et se montrent courtois avec les autres usagers de la route.
- Les pelotons comptent au plus 8 cyclistes.
- Les cyclistes évitent de faire des mouvements brusques ou de freiner inopinément.
- Les cyclistes gardent les mains sur le guidon, à portée des freins, sauf pour indiquer une intention, boire ou manger.
- Les cyclistes ne croisent jamais leur roue avant avec la roue arrière du cycliste qu’ils suivent et ne s’en approchent jamais à moins de 30 cm.

La sécurité du peloton (suite)

- Le cycliste de tête ralentit avant de traverser une voie ferrée et les membres du peloton de distancient. Les cyclistes traversent les rails perpendiculairement à ceux-ci.



- Le cycliste de tête ralentit avant de traverser un pont avec un tablier de bois ou de métal et les membres du peloton se distancient.
- Dans le peloton, le cycliste qui désire boire ou manger, commence cette activité lorsqu'il juge qu'il est sécuritaire de le faire, idéalement en queue de peloton lorsque les conditions s'y prêtent (vitesse de croisière constante, chaussée en bon état, etc.).

La sécurité du peloton (suite)

- Les cyclistes roulent à au moins une quinzaine de cm de la bordure du chemin.
- Si un cycliste se retrouve inopinément sur un accotement de gravier et qu'il y a un écart de 2-3 cm entre celui-ci et l'asphalte, il déplace son centre de gravité vers l'arrière du vélo et freine doucement. Il met un pied à terre et remonte sur la chaussée. Les cyclistes qui suivent se distancient et demandent l'arrêt du peloton. La même manoeuvre peut s'imposer sur une route en réparation où le gravier est très mou.
- Dans les villes et les villages, le cycliste de tête ralentit la vitesse et les cyclistes se distancient afin de pouvoir éviter tout obstacle surgissant à l'improviste.
- Dès que le cycliste de tête observe à l'avant une chaussée en réparation ou très endommagée, il annonce « ***ralentir*** » tout en levant un bras les doigts écartés s'il est sécuritaire de le faire, et diminue progressivement la vitesse; les cyclistes se distancient pour franchir cette section de route. C'est le capitaine qui décide quand le peloton reprend son allure normale.

La sécurité du peloton (suite)

- Un cycliste qui transporte des objets ou des vêtements dans les poches de son maillot ou dans sa veste s’assure régulièrement qu’ils sont bien enfoncés afin d’éviter qu’ils ne tombent et provoquent la chute des cyclistes qui suivent. On avertit immédiatement un cycliste qui porte des objets si ceux-ci risquent de tomber de ses poches. De même, le cycliste s’assure que son porte-bidon retient bien la bouteille et que son sac de selle est bien fixé et fermé.
- Les cyclistes ne prennent pas de photos, n’utilisent pas de téléphone ni n’écoutent de la musique lorsqu’ils roulent en peloton.

La sécurité du peloton (suite)

- Les cyclistes choisissent un peloton en fonction de leur capacité physique et de leur forme du moment. Dans le peloton, ils se sentent à l'aise et en mesure de récupérer de l'effort déployé lorsqu'ils ont occupé la position de tête.

- Lorsqu'un cycliste perd le contact avec celui qui le précède, ou a de la difficulté à suivre le vitesse du peloton dans lequel il est, on peut annoncer tout haut « ***moins un*** » à l'intention du groupe. Ceci donne le message de ralentir la vitesse, temporairement ou de façon plus soutenue.

- Le ralentissement se fait en douceur. Lorsque tous ont repris leur place, le peloton reprend une allure qui convient.

- On ne laisse jamais seul quelqu'un qui éprouve de la difficulté et qui montre des signes de fatigue. Si le contexte le permet, ce cycliste peut terminer la randonnée dans un autre peloton moins rapide.

La sécurité du peloton (suite)

- Dans un peloton, il est important de maintenir un grand niveau d'attention et de vigilance. Il faut donc voir, devant soi et à côté de soi. Le regard ne doit pas être fixé sur un seul point. Même si le premier endroit où le regard se porte est le cycliste devant soi.

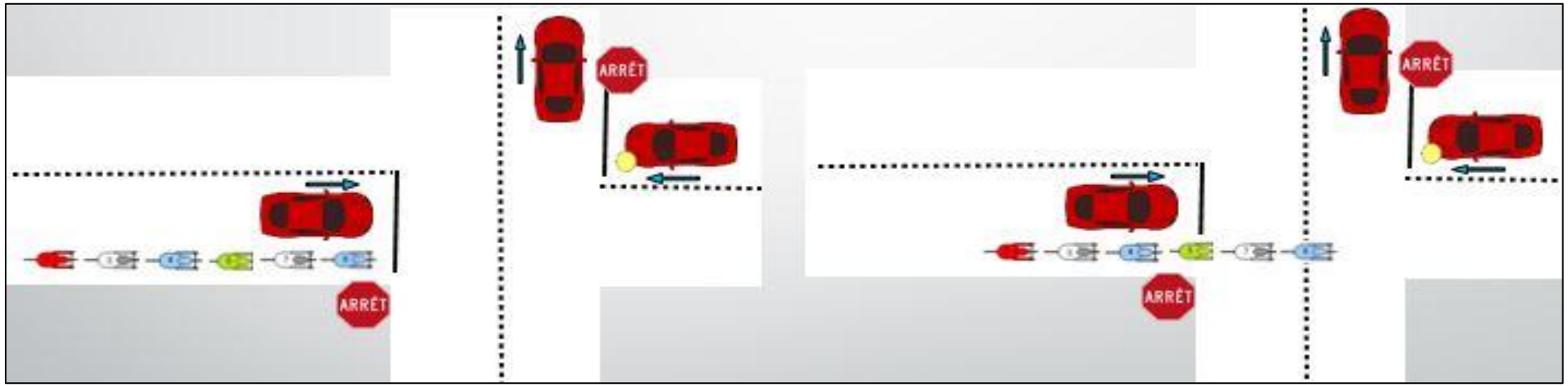
- Ceci permet avant tout de garder une distance à la fois sécuritaire et pratique pour le sillonnage. Pour cela, le point à regarder concernant le cycliste devant n’est pas la roue arrière, ni les fesses, mais plutôt le dos, le haut du dos, un peu la tête.

- La position sur le vélo joue un rôle. Une tête qui n’est pas trop penchée permet de voir non seulement juste tout près, mais aussi plus loin devant, et à côté.

- On aura ainsi une idée d’un possible obstacle, d’un mouvement, d’un arrêt à venir, d’une intersection, etc.

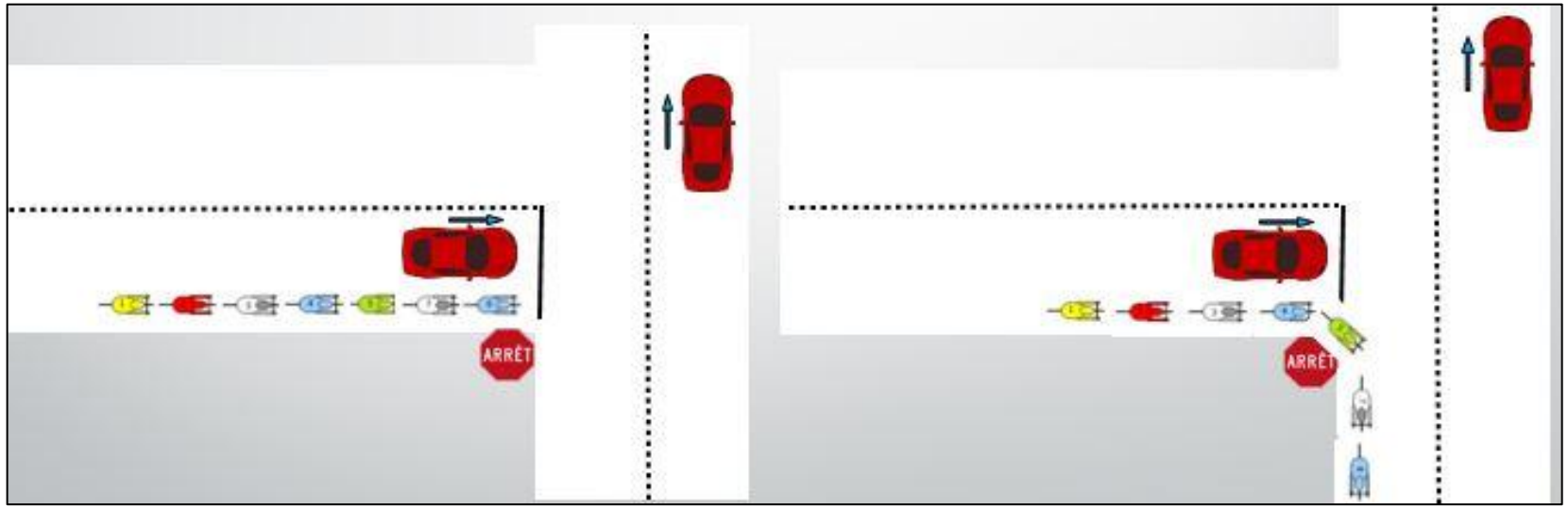
Le peloton aux intersections (tout droit)

- Le cycliste de tête annonce le ralentissement et l'arrêt avec le bras gauche, tout en lançant « ***stop*** ». Simultanément ce dernier ou le capitaine annonce « ***devant*** ». Il ne dit pas «tout droit». Les cyclistes gardent leur position en bordure de la route. Le cycliste de tête commande la traversée quand la route est libre.



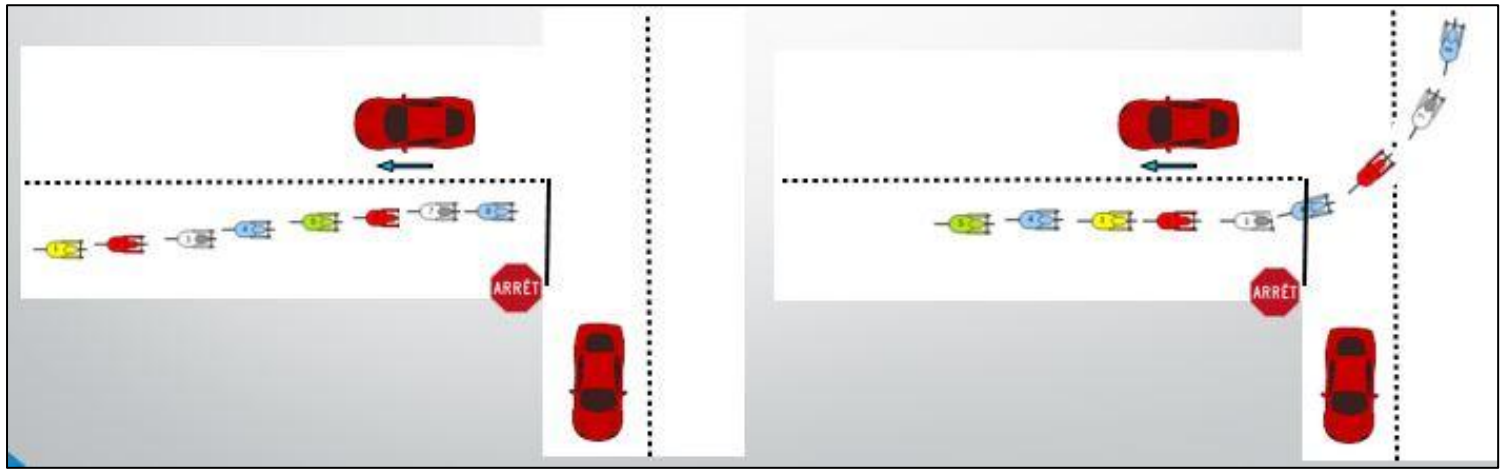
Le peloton aux intersections (virage à droite)

- Le cycliste de tête commande d'abord un ralentissement avec le bras gauche et pointe ensuite la droite avec le bras droit, en lançant « ***à droite*** ». Si la voie n'est pas libre, il commande l'arrêt. Les autres cyclistes passent l'information. Tous restent en bordure de la route.



Le peloton aux intersections (virage à gauche)

- À l'avance, le cycliste de tête ou un autre informé annonce « ***à gauche*** », le bras gauche tendu, et le cycliste de tête dirige le peloton vers le centre de la route quand la voie est libre. Les autres cyclistes passent l'information et s'assurent que la voie est libre. Le cycliste de tête annonce un ralentissement et l'arrêt. Quand la voie est libre, il commande la traversée de la rue.



Pour éviter les chutes

Le vélo en groupe est grisant, mais prudence!

- Contrairement à ce que l'on pourrait croire, ce ne sont pas les autos qui posent le plus grand risque d'incidents aux pelotons de SET. En fait, un seul accident a impliqué une collision entre un cycliste faisant partie d'un peloton de SET et une auto depuis la création du club, il y a plus de 40 ans.
- Ce sont plutôt les roues qui se touchent, les débris, la chaussée brisée et les traverses de chemin de fer auxquels il faut faire attention. Et être attentif pour ne pas déborder de la chaussée.

Pour éviter les chutes

Quand les roues se touchent : gardez au moins 30 cm !

- Quand deux roues se touchent, le risque de chute est très grand. Et le cycliste dont la roue avant est impliquée dans le contact a bien des chances de perdre le contrôle et de chuter, avec la possibilité d'entraîner avec lui ceux qui suivent.
- Un tel contact entre les roues peut être le fruit d'un manque d'attention, mais les 3 causes principales en sont :
  - un cycliste suit de trop près parce qu'il est fatigué et qu'il désire maximiser l'effet du sillonnage;
  - le cycliste de devant se lève et ralentit sans le vouloir en manoeuvrant mal;
  - le cycliste porte trop d'attention à son odomètre.

Pour éviter les chutes

Une roche, un trou, une fissure : danger !

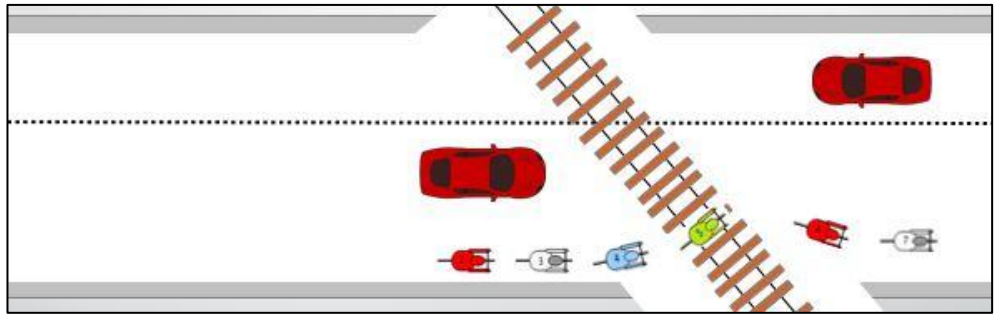
- Des roches ont déjà causé des chutes dans nos pelotons :
  - il importe que les cyclistes de tête soient particulièrement vigilants pour annoncer les roches de 4-10 cm sur lesquelles un cycliste peut glisser et chuter;
  - il importe que ceux qui suivent passent l’information.

- Des trous et des fissures à craindre :
  - des trous ou des fissures peuvent entraîner une chute à toutes les vitesses mais ils sont particulièrement à craindre à haute vitesse lors des descentes;
  - c’est notamment la raison pour laquelle il faut que les cyclistes se distancient dans les descentes et évidemment qu’ils gardent leur position.

Pour éviter les chutes

Les voies ferrées : attention!

- La traverse à niveau du Petit Capsa à Pont-Rouge est à elle seule responsable de plusieurs chutes dans nos pelotons. Les voies ferrées qui coupent les routes en diagonale sont particulièrement à surveiller.
- Les chutes surviennent quand une roue dévie et glisse le long du rail, ou quand les rails sont mouillés et alors très glissants. C'est pourquoi il faut traverser une voie ferrée perpendiculairement aux rails, en tenant fermement le guidon.



Direction du peloton

Pour éviter les chutes

En peloton, de petits risques mais de grands avantages :
nous minimisons les premiers et maximisons les seconds !

Les étapes suivantes

Un petit questionnaire de compréhension

- Nous vous demandons de répondre à un questionnaire portant sur le contenu de cette présentation afin de nous assurer que vous avez pris le temps d'en prendre connaissance. Nous désirons simplement nous assurer que vous serez à l'aise et informés lorsque vous intégrerez nos pelotons. Voici le lien du questionnaire : https://forms.gle/4j13oCo3ty4guDbx5

Une rencontre virtuelle?

- Si vous le désirez, nous vous offrirons une rencontre virtuelle, en groupe d'une vingtaine de cyclistes, pour répondre à vos questions.

Une première randonnée

- Nous demanderons à tous les nouveaux et nouvelles de s'inscrire à ce titre sur notre site Internet en début de saison lors de leurs 2 premières sorties, en indiquant la vitesse du peloton dans lequel ils pensent pouvoir rouler. Mieux vaut choisir un peloton dans lequel vous serez à l'aise pour vous familiariser avec les façons de faire de SET. À la première sortie, on vous demande également de vous présenter au représentant du CA responsable de l'accueil qui pourra vous guider.