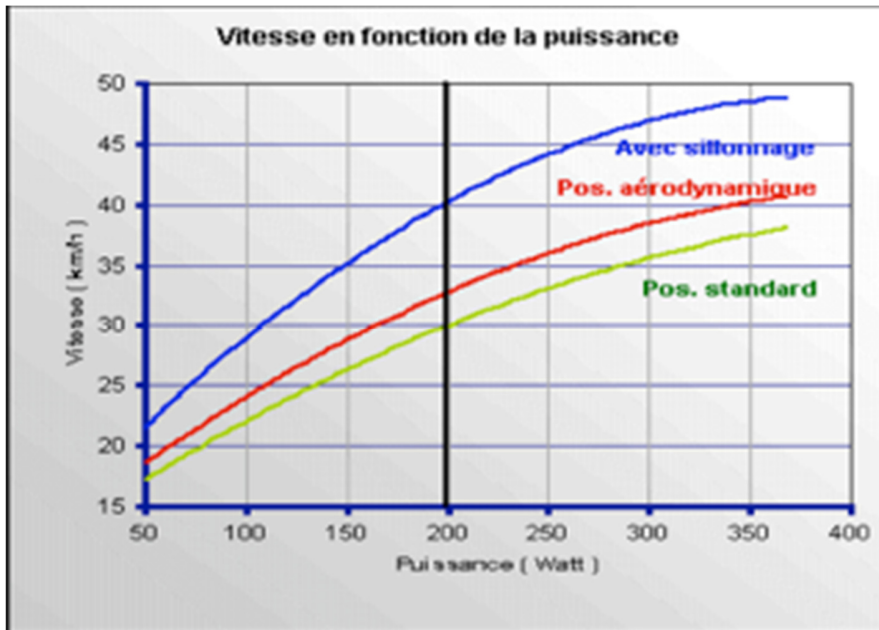


Le Sillonnage cyclosporatif

Le sillonnage c'est quoi ?

Entre 25 et 30 km/h, 80 % de l'énergie que vous dépensez, sert à combattre la force de frottement de 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. Plusieurs livres ou revues traitent de ce sujet, mais ces documents s'adressent presque toujours à des cyclistes qui font ou qui ont l'intention de faire de la compétition. Pour nous, le contexte est différent ; nous roulons en groupe avec le seul but de s'entraider pour expérimenter la sensation de vitesse. On parle alors de «sillonnage cyclosporatif».

L'efficacité du sillonnage



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

- Courbe A : 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 : Le cycliste roule seul, en position aérodynamique optimale, les mains en bas du guidon et les coudes légèrement repliés.
- Courbe C : 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 watts 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 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 watts, le gain serait de 11 km/h (42%).

Le sillonnage cyclosporatif 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 cyclosporative. En réalité, les compétiteurs et les cyclosporatifs 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 d'en avant fait profiter de lui. L'entraide est involontaire.

Le contexte d'une sortie cyclosporative est très différent. L'ensemble des cyclistes forme une équipe sportive qui s'entraide le mieux possible afin de combattre un ennemi commun : le frottement de l'air. Les cyclosporatifs font un travail d'équipe tandis que les compétiteurs sont individualistes. De plus, le cyclosporatif 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 cyclosporatifs sommeille (surtout chez les plus rapides) un petit compétiteur. Durant les étapes «plus chaudes» d'une sortie cyclosporative, 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 consentants puisse, à l'occasion, basculer du type cyclosporatif à compétitif.

Le sillonnage est une activité qui comporte ses 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 l'autoroute Métropolitaine durant les heures de pointe ou de fumer un paquet de cigarettes par jour ou de faire de la descente en ski alpin. L'important n'est pas de faire des activités à risque «zéro», mais de minimiser les risques inhérents à l'activité qu'on aime faire.

Le sillonnage bien fait est certainement 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 avec d'autres cyclistes. Évidemment, la théorie ne remplacera jamais la pratique ; l'expérience ne s'acquiert qu'en expérimentant.

La technique du sillonnage

Il n'est pas toujours nécessaire lorsqu'on roule en groupe, d'appliquer l'ensemble des 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 manœuvre 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 et plus il faut être vigilant et respectueux des règles de base du sillonnage.

1. La régularité ; règle maîtresse du sillonnage.

a. Maintenez constante la distance 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 et ceux qui sont derrière vous devront aussi accélérer pour réussir à vous suivre.

Évitez aussi 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.

b. 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.

c. 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.

d. 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. Mettez plutôt en pratique le principe de la « chique de gomme », qui veut que lorsque le premier de peloton passe sur une chique, tous les cyclistes du peloton passe aussi sur la chique. Dites-vous que, si celui qui vous précède passe, il n'y a pas de raison pour que vous ne passiez pas vous aussi.

2. La conduite du vélo.

. 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 essaye de ne 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.

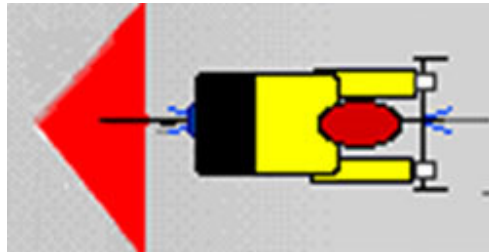
a. La distance entre votre roue et celle du cycliste qui vous précède doit être d'au moins 10 à 15 centimètres et d'au plus une longueur et demie de roue (± 1 m).

Les dix à quinze 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 de distance (une roue et demie), l'effet de sillonnage est diminué de beaucoup ; à une longueur de vélo, il n'y a pratiquement plus de sillon.

b. 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 soi, 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 30 cm de côté lorsque votre roue chevauche la sienne.

c. Tous les cyclistes d'un groupe doivent indiquer de la main toutes les manœuvres de virage ou d'arrêt.

Habituellement, c'est le cycliste de 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 manœuvre à venir. Il est en effet rassurant de savoir que tous les cyclistes du groupe savent qu'il va falloir tourner ou s'arrêter.

d. 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 manœuvre 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 tasser sur la bordure.

e. 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 cœur 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. On est à la limite. Il faut coller au maximum la roue de celui qui nous précède si on veut suivre... ATTENTION !!!.

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'aux plus rapides. Tout le monde a des limites, c'est juste qu'elles ne sont pas à la même vitesse pour tout le monde.

f. 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. 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, c'est selon), etc. ...

Ces informations sont tirées du site web du club Vélozone de Nicolet. Nous remercions les auteurs du document ainsi que le Club de nous avoir autorisé à reproduire ce document.