

SÉCURITÉ et PELOTON

A lire, à relire, à apprendre par coeur.

A méditer.

A mettre en application

Diaporama CODEP93

SÉCURITÉ et PELOTON

- QUELQUES RÈGLES de BASE

- **Constance et régularité**

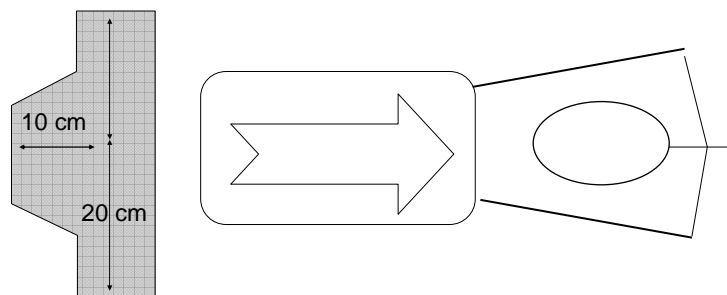
- garder une distance constante entre les vélos
 - pédalage régulier
 - rouler le plus droit possible
 - rester sur la ligne de roulement de celui qui précède
 - si on veut bénéficier de l'abri, rouler entre 10 et 100 cm de celui qui précède

SÉCURITÉ et PELOTON

– Sécurité à vélo

- garder vos deux mains sur le vélo
- regarder au loin, pas la roue AR du vélo devant vous
- anticiper
- respecter vos limites et celles du code la route.
- attention à la zone critique du vélo qui vous précède

La zone critique



SÉCURITÉ et PELOTON

– Sécurité à vélo

- Tous les cyclistes du groupe (pas seulement le premier) doivent indiquer les manœuvres de virage d'arrêt, les obstacles sur la route
- Tenez-vous à 50, 75 cm du bord de la route

Les zones d'une peloton

- Il existe quatre zones dans un peloton
- La communication entre ces zones est essentielle
- Le choix du mode de communication doit être fait avant le départ:
 - il est indispensable.
 - Il se fait par la parole et par le geste.

Communication verbale

- Les deux mains restent sur le guidon
- Transmission de l'information simple et rapide
- Limitée à de petits groupes
- Plus facile de l'AV vers l'AR
- Les bruits environnants peuvent perturber la transmission

Communication gestuelle

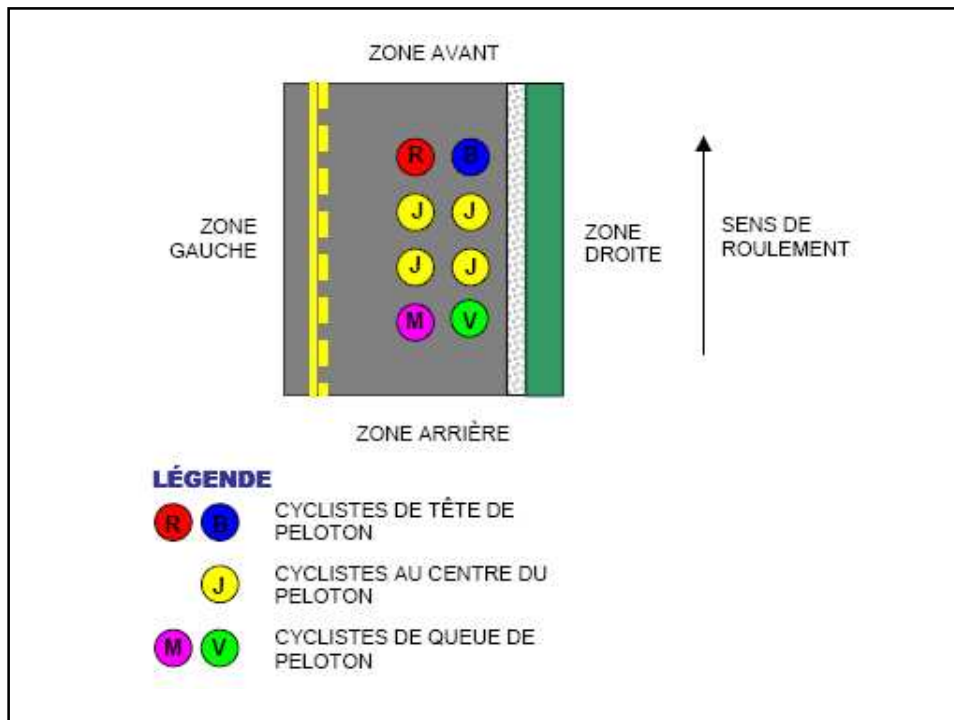
- Le pointage
 - universel et spontané
 - efficace même avec du bruit
 - simple et sécurisant (surtout pour un petit groupe en file indienne) mais pour un peloton important, la transmission peut devenir risquée car elle est trop lente
 - une seule main reste sur le guidon
 - dangereuse si les obstacles sont rapprochés

Communication gestuelle

- Les signaux du bras
 - surtout pour les autres usagers de la route
 - entre membres du peloton, ils doivent être convenus d'avance
 - plus difficilement visibles (pour la fin du peloton) ils doivent être maintenus plus longtemps

Communication globale

- Rien n'empêche que la communication gestuelle soit complétée par la communication verbale
- Le plus important est que la communication existe entre les diverses zones du peloton



RÔLES et RESPONSABILITÉS dans le PELOTON

- Les cyclistes de tête
 - Décryptage de la route (voiture en face, stop, feux tricolores, obstacles divers...)
 - Changement de direction
 - Contrôle de la vitesse

RÔLES et RESPONSABILITÉS dans le PELOTON

- Les cyclistes du centre
 - Contrôle des zones latérales
 - Transmission de l'information vers l'AV ou vers l'AR

RÔLES et RESPONSABILITÉS dans le PELOTON

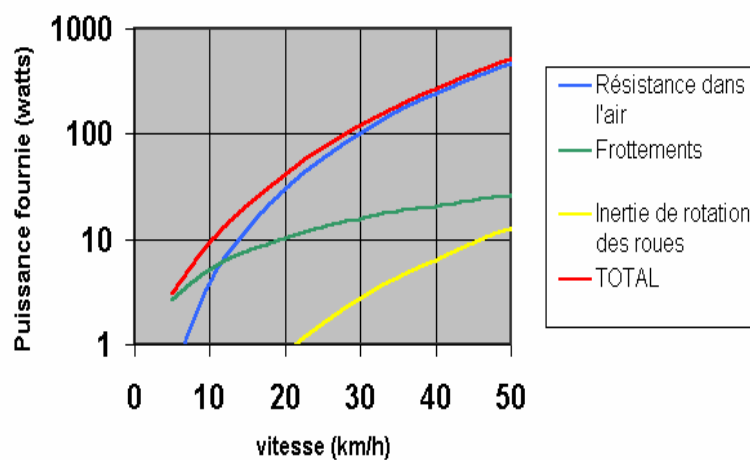
- Les cyclistes de queue
 - Contrôle la zone AR (voiture en approche par ex.)
 - Signale les cyclistes en difficulté
 - Lors d'éventuels relais ils signalent qu'ils sont les derniers
 - Ils profitent de leur abri optimal pour s'alimenter ou s'hydrater

Les relais dans un peloton

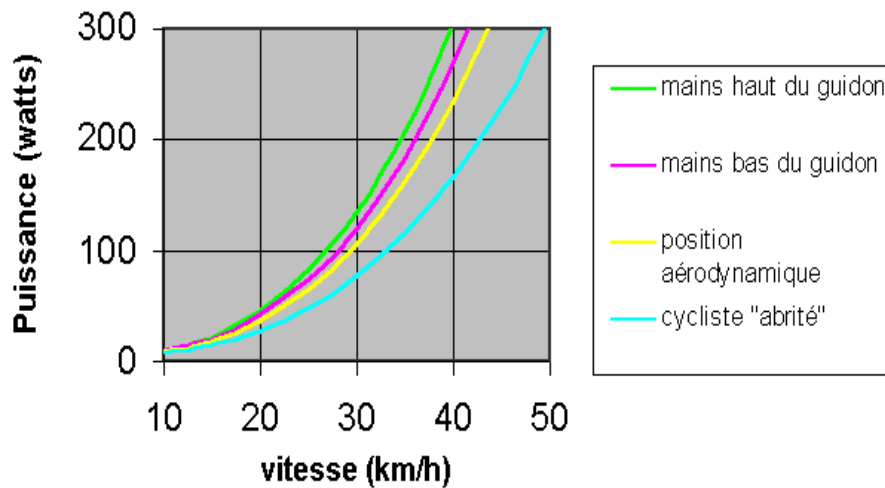
- Ils ne sont pas indispensables dans un peloton cyclotouriste, mais la technique doit être PARFAITEMENT maîtrisée si on les utilise.
- Quel est l'intérêt ?

Qu'est ce qui nous empêche de rouler ?

Figure 1



Qu'est ce qu'on gagne à être abrité ?

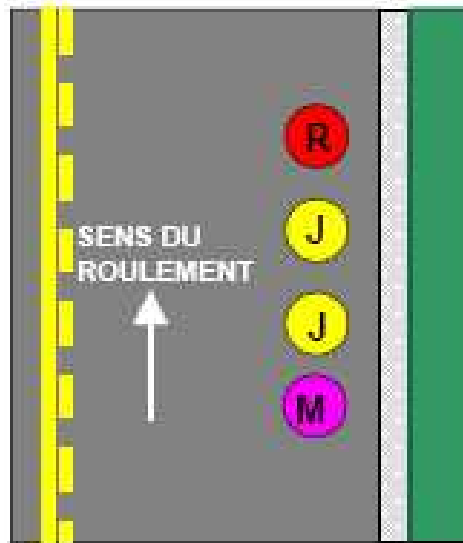


Les techniques du relais

Un relais n'est pas une relance.

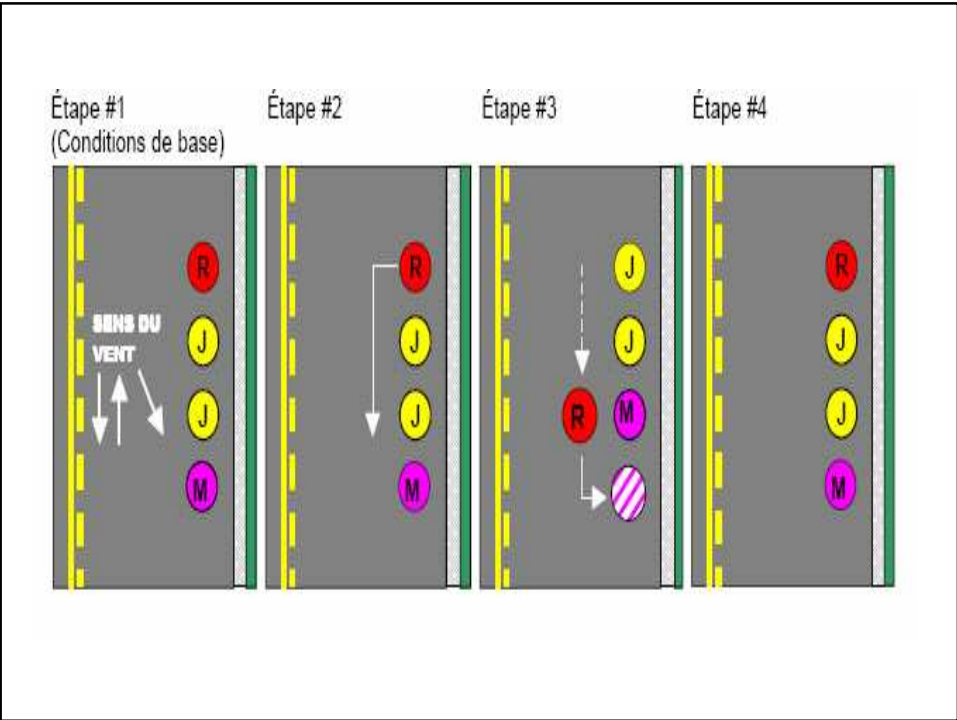
La file indienne

- pas plus de 10 cyclistes
- la moins gênante pour les autres usagers
- protection au vent moindre sauf en cas de vent strictement de face
- communication difficile

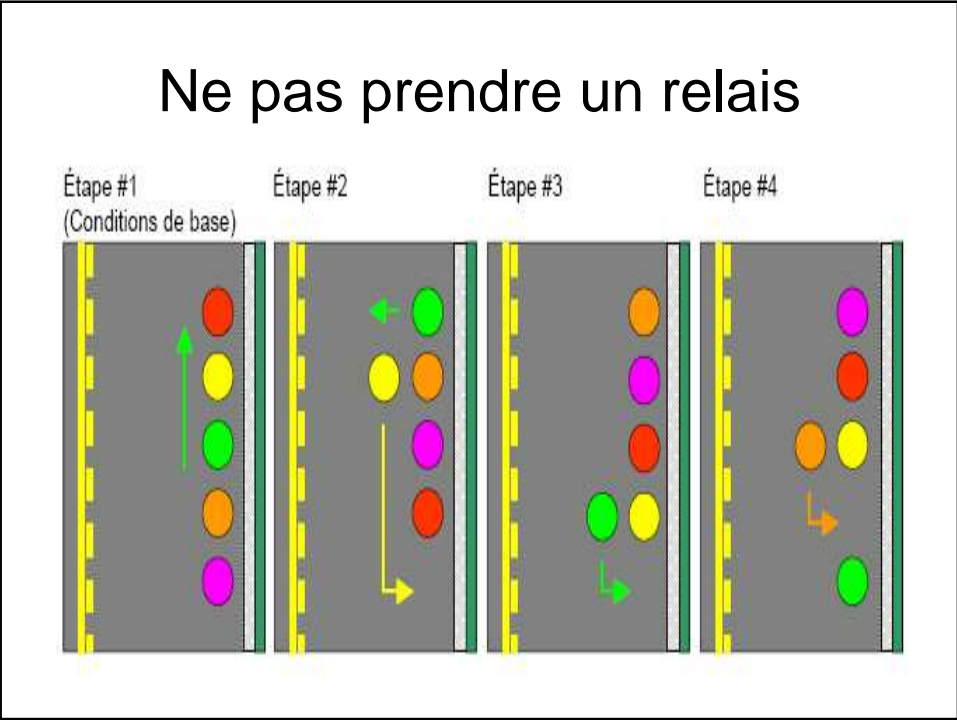


Relais par la gauche

- expose un seul cycliste à la circulation automobile
- on l'utilise par
 - vent de face ou
 - dans le dos ou
 - latéral gauche

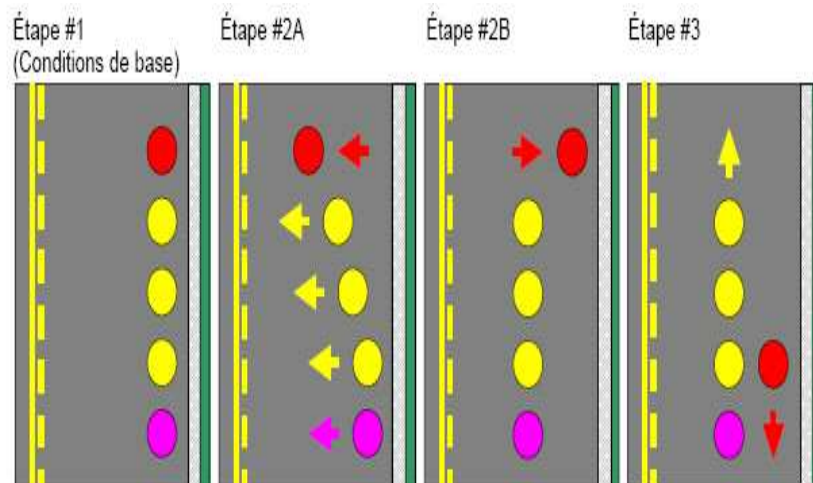


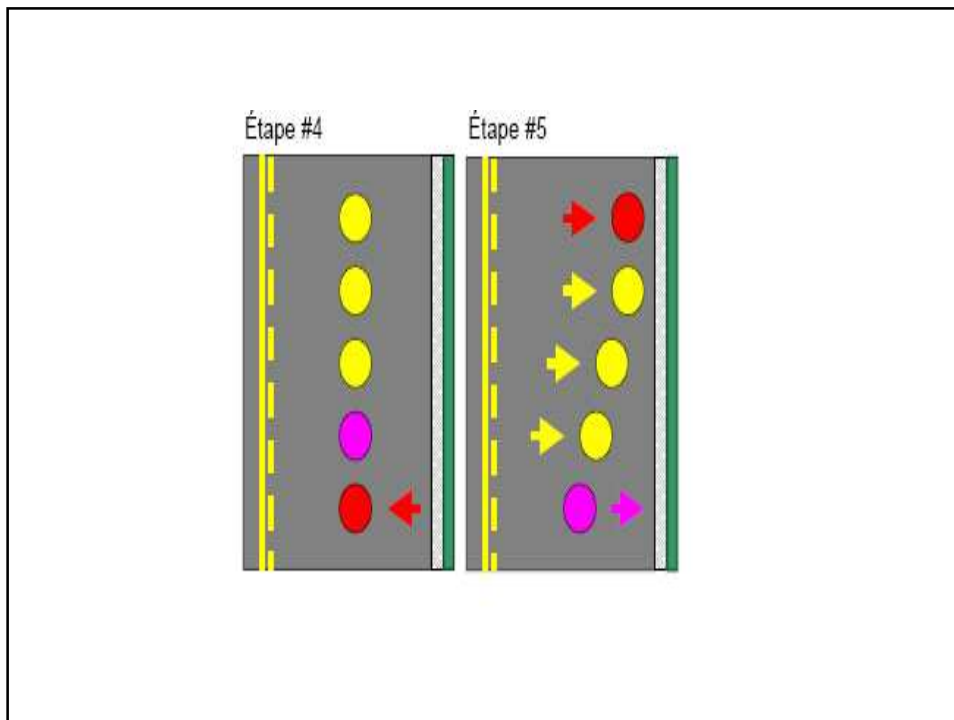
Ne pas prendre un relais



Relais par la droite

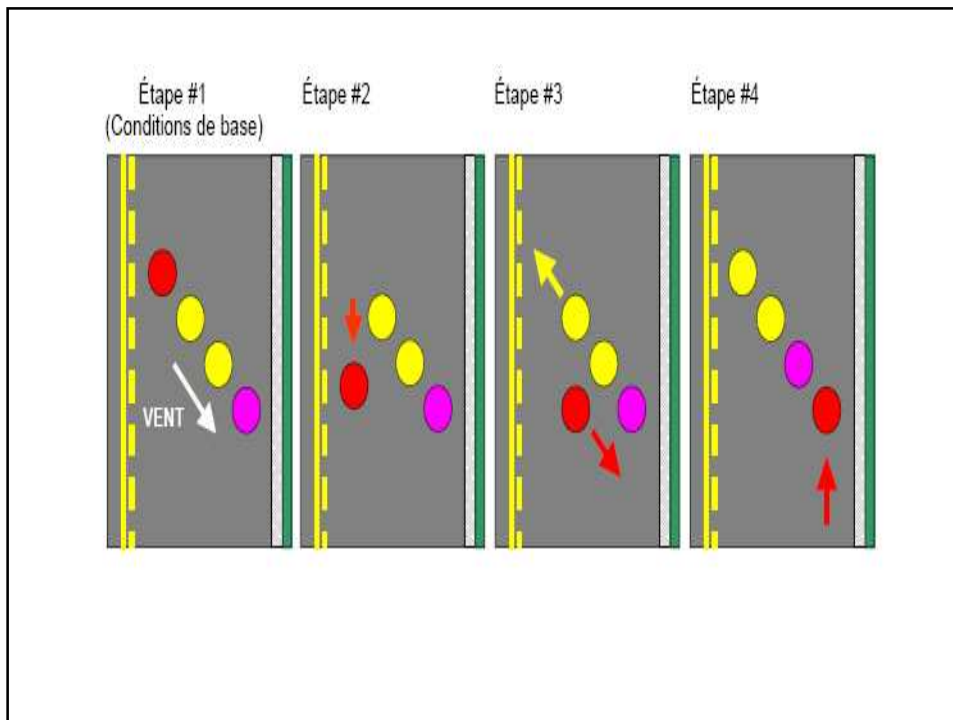
- on l'utilise par vent latéral droit
- il expose plus le groupe à la circulation automobile
- possibilité de confusion si la communication n'est pas au point





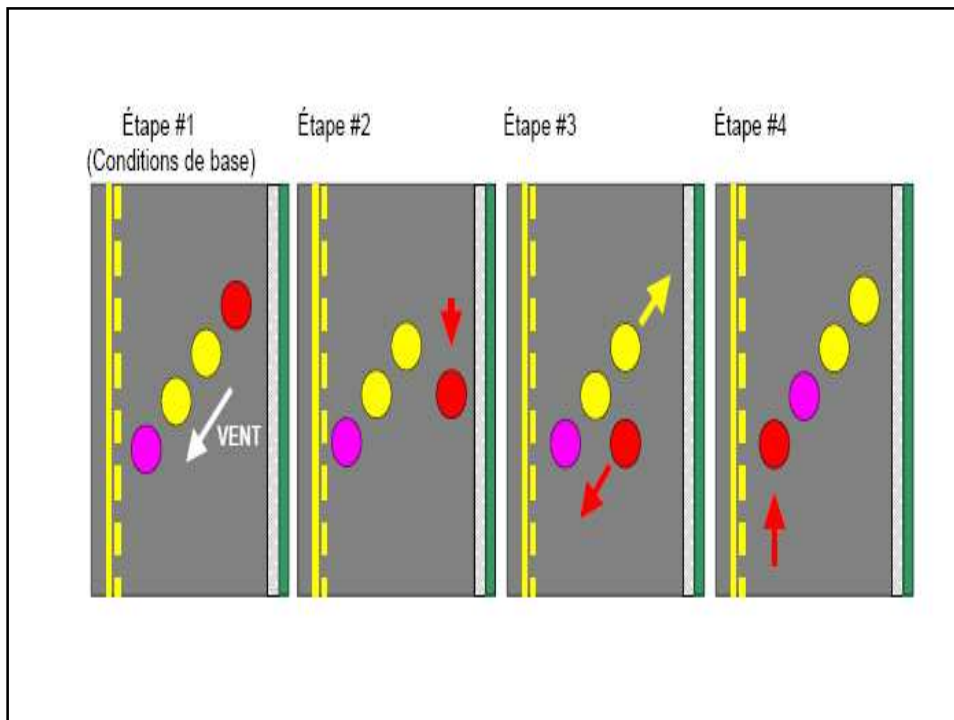
L'éventail simple avec relais par la gauche

- variante de la file indienne
- utilisable avec profit avec un vent latéral gauche
- cette technique oblige les cyclistes à rouler assez près les uns des autres (chevauchement de roues)
- elle reste dangereuse face à la circulation automobile, elle occupe une moitié de route

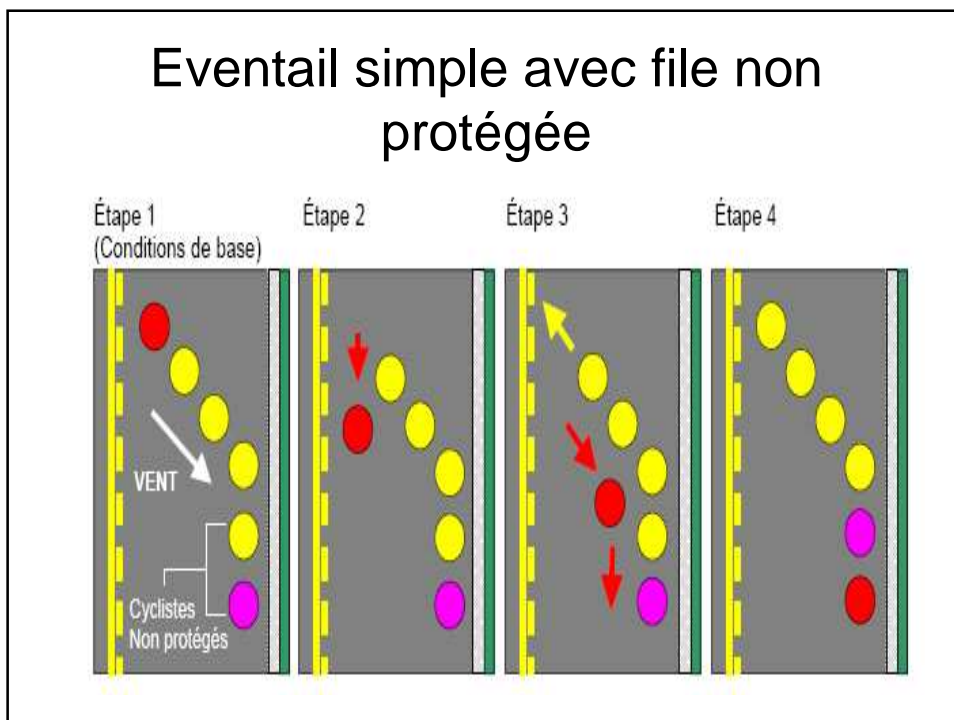


L'éventail simple avec relais par la droite

- utilisable par vent latéral droit



Eventail simple avec file non protégée



Peloton en double file

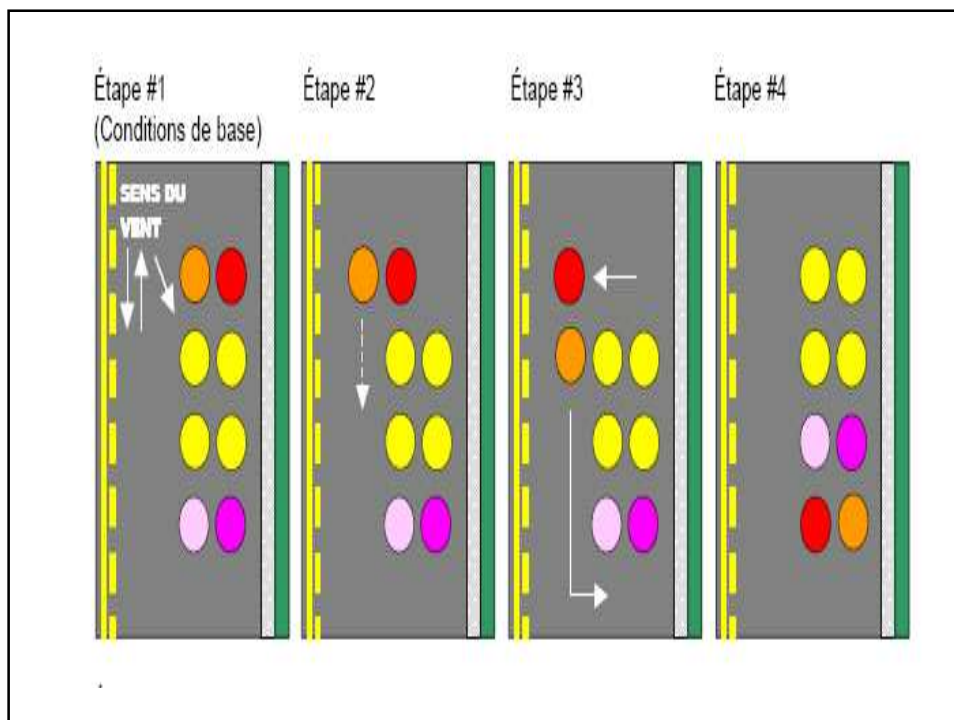
- Le code de la route l'autorise pourvu que les circonstances (route étroite, automobile voulant doubler) imposent la file indienne
- effet de ressort diminué
- communication interne plus facile
- protection accrue contre le vent
- sentiment de sécurité accrue (mais pas d'abus)

Peloton en double file

- Risque d'accrochage augmenté, constance et régularité obligatoire
- plus d'espace utilisé

Relais par la gauche

- Utilisable par vent latéral gauche
- Elle impose une communication parfaitement élaborée
- Elle va créer une 3ème file temporaire



Relais par la droite

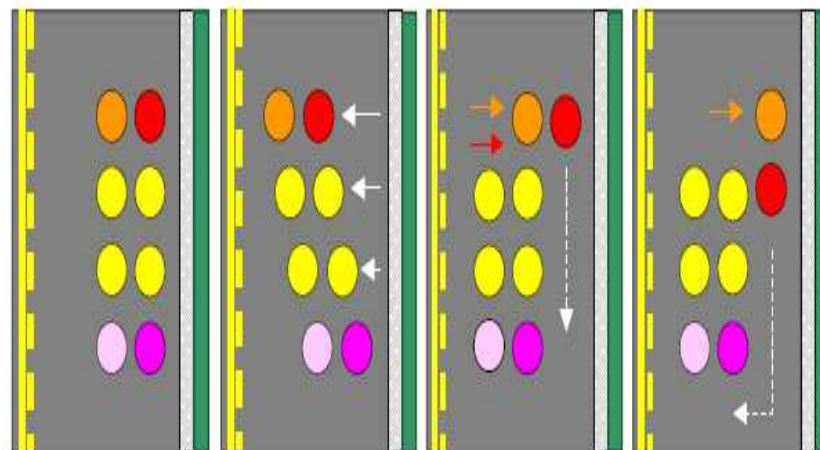
- Utilisable par vent latéral droit
- La 3ème file est plus persistante

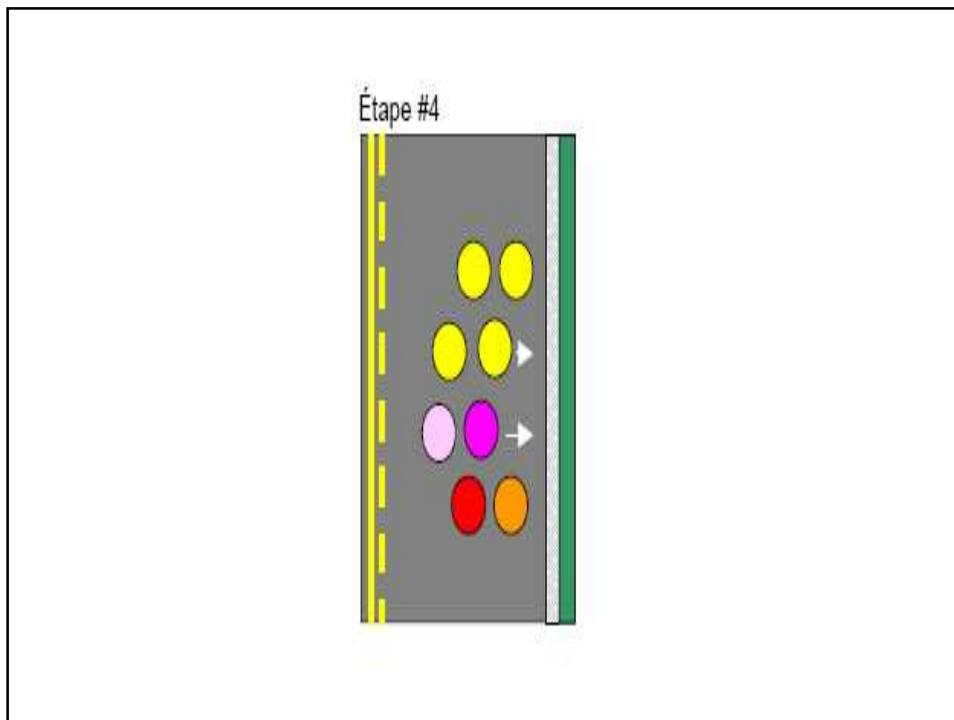
Étape #1
(Conditions de base)

Étape #2A

Étape #2B

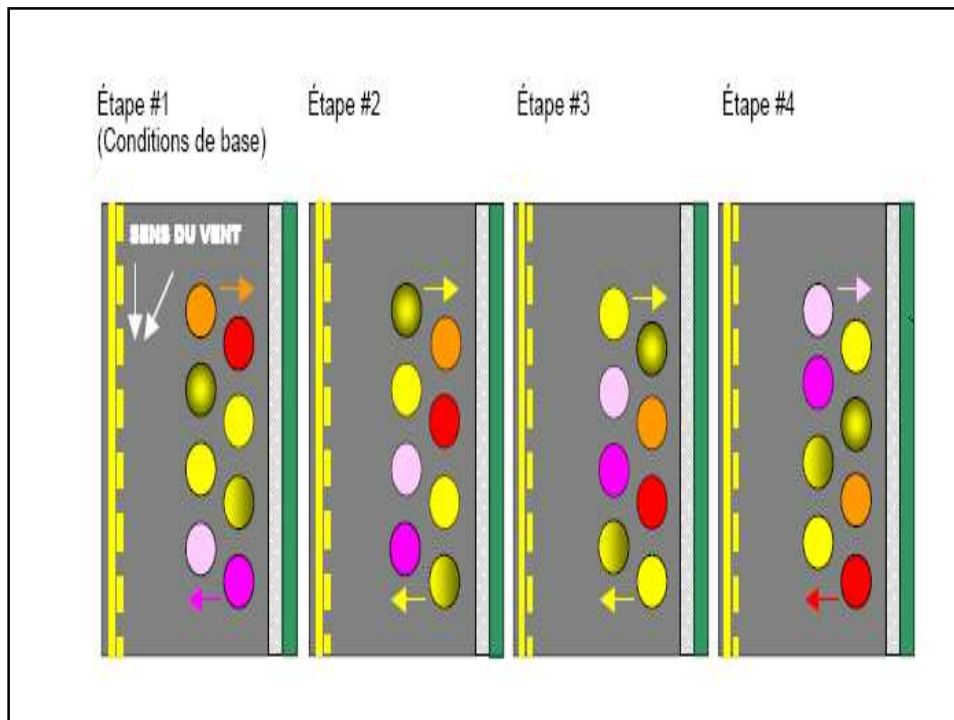
Étape #3





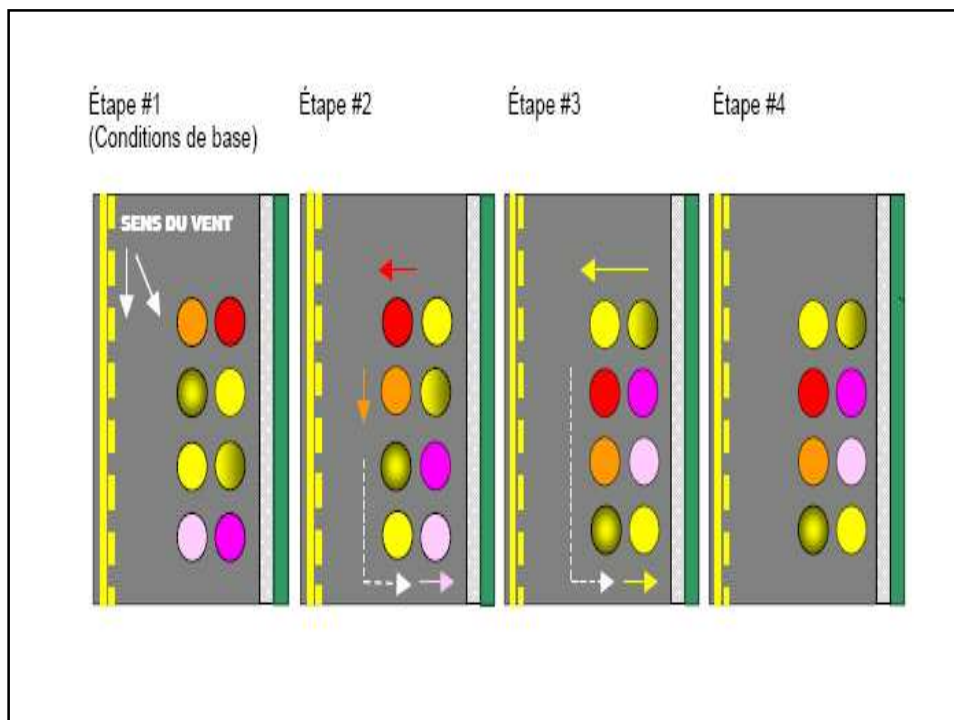
Relais par roulement continu

- Toujours deux files de cyclistes
- Relais courts voire très courts
- Travail d'équipe qui peut être valorisant
- Grande maîtrise exigée, mode de communication au point



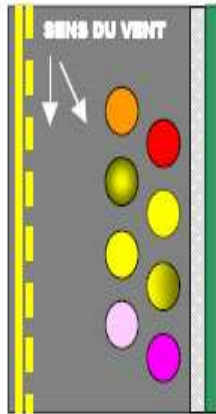
Relais par roulement bloqué

- Plus simple à réaliser
- Meilleur contrôle de la zone avant
- Effet d'élastique accrue si communication pas au point



Relais par roulement bloqué et décalé

- Variante du roulement bloqué
- La file au vent est décalée d'un demi vélo vers l'avant



CONCLUSION

- TOUTES LES TECHNIQUES N'ONT PAS ÉTÉ ÉVOQUÉES. CERTAINES (le double éventail par exemple) SONT TRÈS DANGEREUSES SUR ROUTE OUVERTE
- EN FAIT LE PLUS IMPORTANT EST QUE LE GROUPE METTE AU POINT SON MODE DE COMMUNICATION