



LES SORTIES DE GROUPE DU VS2M

- CONSEILS AUX MEMBRES -

Les sorties

L'heure, le lieu de rendez-vous et le parcours vous sont annoncés dans la semaine par la newsletter reçue par mail et sur le site du club : <http://www.vs2m.net/entraitements-du-week-end>

En fonction de la saison et du dénivelé, les distances varient (entre 60 et 80 kms et + en hiver, entre 75 et 100 kms et + en pleine saison) tout comme les horaires des départs.

Les participants se répartissent en 5 groupes d'allure, auxquels peuvent s'ajouter 3 groupes évènementiels :



- **CycloSPORT** : 30 km/h et +
- **Aspiration** : 29 à 31 km/h
- **Ambition** : 27 à 29 km/h
- **Progression** : 25 à 27km/h
- **Filles** : 22 à 25 km/h

* * * * *

- **Compétition** : déblocage
- **Gran Fondo** > 100km
- **SMF** : Saturday Morning Fever



Chaque groupe est encadré par un ou deux capitaines de route, auprès duquel il est recommandé de s'identifier avant le départ (l'augmentation rapide des effectifs ne permet pas aux capitaines de connaître tout le monde). Dans le cas où un seul capitaine est présent, un volontaire sera le bienvenu pour le seconder. En fonction des conditions d'entraînement, le capitaine pourra faire appel à un assistant.

Le choix d'un groupe

Chaque membre du club peut se joindre à un groupe d'une catégorie inférieure à la sienne. Quand il fait ce choix, le membre respecte la vitesse du groupe moins rapide que le sien, il respecte la thématique de la sortie d'entraînement, ne provoque pas d'accélération du rythme quelles que soient les conditions du parcours (dénivelé, vent favorable...) du début à la fin de la sortie afin de ne pas provoquer de cassures et maintenir la cohésion du groupe.

Le participant qui souhaite se tester avec un groupe de niveau supérieur doit se signaler auprès du capitaine de ce groupe afin qu'il octroie un binôme (volontaire ou désigné) à l'arrivant dans le

groupe, afin de l'accompagner dans la gestion des efforts physiques particuliers qui peuvent être demandés lors de la sortie, et de faciliter sa progression et sa transition entre deux groupes. Cependant en dans les cas extrêmes de surestimation manifeste de ses capacités, le participant devra être capable de terminer la sortie par ses propres moyens, car le groupe ne sera pas tenu de l'attendre s'il est trop distancé (après concertation, et sauf difficulté particulière bien entendu). Chaque membre doit ainsi pouvoir trouver un groupe où il aura plaisir à rouler, les membres de chaque groupe se connaîtront de mieux en mieux, et c'est ainsi que les groupes seront de plus en plus homogènes.

Conseil pour le choix d'un groupe



Lorsque vous choisissez un groupe en fonction de la vitesse moyenne annoncée, sachez 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. En cas d'incertitude, demandez l'avis d'un ancien membre du club.

Rôles en fonction des situations

Suivant votre position dans le peloton, certaines tâches vous incomberont plus particulièrement.

Le capitaine de route

- Veille au respect du code de la route
- Défini l'allure
- S'assure que personne ne se trouve en difficulté à l'arrière du groupe (fatigue, hypoglycémie, problème mécanique, ...)
- Choisi un co-capitaine (soit par volontariat ou par tout autre moyen, y compris le tirage au sort) dans le cas où un cycliste attardé aurait besoin d'être accompagné pour le retour.

Celui qui roule en tête

Au cours d'une sortie, vous aurez l'occasion de vous retrouver en tête de peloton. Il vous appartient alors non seulement de respecter l'aspect sportif et technique de ce relais (voir chapitre dédié « **Les techniques de relais** »), mais aussi de :

- Signaler de la main les dangers de la route (nids de poule, obstacles etc.)
- Prévenir de l'arrivée d'une voiture en face (sur route étroite par exemple)

- Lever le bras si le groupe doit s'arrêter (approche d'un signal « Stop » par exemple)
- Veille à la circulation avant de s'engager dans un carrefour ou un rond point que l'ensemble du groupe pourra passer
- S'assure au passage d'un feu tricolore que tous les participants sont bien présents dans le groupe (évite que le groupe soit scindé en deux)

Le participant

- Porte un casque (à défaut, le départ vous sera refusé)
- Respecte le code de la route
- S'assure que son vélo est en parfait état mécanique et en conformation « route » (poignées aéro proscrites en peloton)
- Possède le matériel nécessaire pour effectuer une réparation due à une crevaison
- Respecte les consignes du capitaine de route
- Evite les freinages trop brusques ou inutiles
- **Roule en tenant sa ligne afin de faciliter le dépassement par les véhicules qui circulent, évite les écarts, serre autant que faire se peut sur le côté droit de la route, et en restant à deux cyclistes de front au maximum**
- Signale les dangers et tout incident de quelque nature que ce soit

Quand il est à l'arrière du peloton :

- avertit le groupe de l'arrivée d'une voiture
- avertit le groupe si un cycliste est en difficulté

Quand il est dans le peloton :

- fait suivre vers l'avant les informations reçues de l'arrière
- attend de préférence d'être en queue de peloton pour boire ou manger
- s'assure que celui qui le suit est toujours là
- prévient s'il décide de quitter le groupe et de rentrer par un autre itinéraire (le participant quittera le groupe par l'arrière afin de ne pas désorienter les autres participants)
- signale tout incident de quelque nature que ce soit

Les techniques de relais

Un bon relais, c'est un relais fluide.

Il ne doit pas y avoir d'à-coups ou d'accélération. **On n'accélère pas en tête dans un relais, on ralentit...** Quand le premier de la file s'écarte, le second a bien souvent tendance à accélérer. Si chacun accélère à sa prise de relais, on a vite fait de rouler à 3, puis 5km/h plus vite... et ce sont les derniers coureurs qui en feront les frais avec de possibles cassures.

Quand vous êtes dans la file montante, l'idéal est prendre note de la vitesse à laquelle vous roulez quand vous êtes en seconde position et de garder cette vitesse quand vous prenez votre relais. C'est le premier qui s'écarte qui va couper son effort afin que vous puissiez passer. Quand le premier coureur s'écarte, il devra donc réduire sa vitesse de 2 à 3 km/h afin de se reposer et descendre la file.

Quand vous êtes dans la file descendante, le cycliste qui s'écarte une fois son relais terminé ne devra pas changer de file brusquement. Il pourrait très bien y avoir un coureur à cet endroit. Et une fois sur sa ligne, il devra y rester jusqu'à la fin du groupe pour reprendre

sa place dans la file « montante ». Quand vous intégrez la file montante vous ne devez pas laisser d'espace entre vous et le coureur qui vous devance afin d'éviter que le groupe ne soit désorganisé et le rythme cassé.

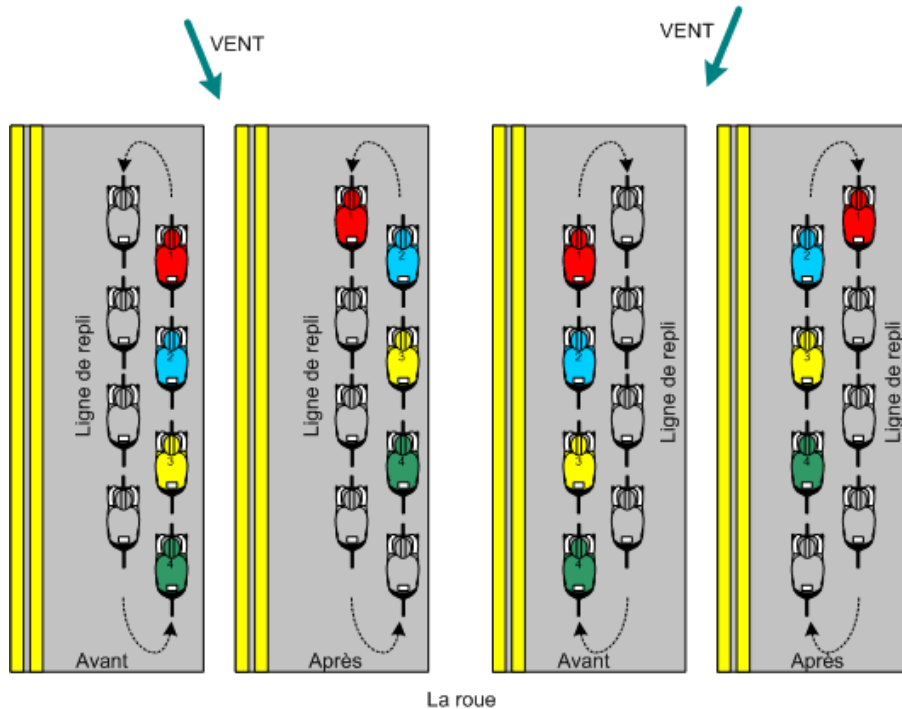


Comment se placer et de quel côté « descendre » ?

Cette variante vous sera confirmée par la capitaine de route qui prendra en compte la direction du vent, et l'éventuelle dangerosité du trafic routier.

Si le vent vient de face, les coureurs seront en file indienne, les uns derrière les autres. Le premier coureur s'écartera à droite ou à gauche une fois son relais terminé, mais il faut à tout prix s'être entendu au préalable pour savoir de quel côté le coureur devra s'écarter.

En cas de vent qui vient de gauche (¼ face et jusqu'à 90°), les coureurs devront former deux files (chacun étant légèrement abrité par son prédécesseur en se décalant donc légèrement à droite). Le coureur qui s'écartera devra le faire sur la gauche du relais. Ainsi, la file de droite monte, pendant que la file de gauche redescend.



Si le vent vient de droite, ce sera le contraire avec le premier coureur qui s'écartera à droite pour s'abriter une fois qu'il aura produit son effort. Attention, dans ce cas, le coureur qui s'écartera devra jeter un coup d'œil pour voir si une voiture n'est pas en train de doubler quand il se trouve en fin de file. Ainsi, la file de gauche monte, pendant que la file de droite redescend.

Si vous êtes trop fatigué pour participer au relais, vous avez deux solutions : soit participer aux relais de façon très brève, soit rester en fin de groupe en vous abritant au maximum et en laissant s'insérer devant vous les coureurs qui redescendent.

Pour Conclure

Le respect de ces prescriptions et l'expérience que vous accumulerez au fil des sorties vous apporteront ainsi de plus en plus de plaisir. C'est en tous cas le vœu que nous formulons au moment où vous rejoignez le VS2M.

L'équipe des capitaines de route

