



CCS

CLUB CYCLISTE SHERBROOKE

GUIDE Cyclosporatif

MARS 2021
V3.0



Mots de bienvenue

Nous vous souhaitons la bienvenue au Club Cycliste de Sherbrooke – volet cyclosporatif. Le Club Cycliste de Sherbrooke est une organisation à but non lucratif composée de bénévoles.

La pratique du vélo au sein d'un club cycliste est une activité qui exige une bonne forme physique ainsi que de la discipline et de l'organisation. Vous retrouverez aux pages suivantes une foule d'informations relativement à l'organisation du *volet cyclosporatif*. Nous espérons que ces informations vous permettront de participer pleinement aux activités du club et de connaître une excellente saison de vélo.

Remerciements

Ce document, dans sa version 2001, a été produit par Richard Fortier et Yvan Champoux. La presque totalité du contenu a été tirée de documents disponibles sur les sites web de plusieurs clubs de vélo du Québec. Nous remercions tous les clubs suivants et nous vous invitons à explorer leur site internet qui regorge d'informations de toutes sortes :

Club Cycliste de Sherbrooke	https://www.clubcyclistesherbrooke.com/
Fédération québécoise des sports cyclistes	https://fqsc.net/
Club Cycliste Beaconsfield Cycling Club	https://www.clubcycliste.com/
La grande roue de Magog	http://www.lagranderoe.qc.ca/
Les increvables (Brossard)	http://www.increvables.com/
Club Cycliste Sport-en-Tête-Québec	http://www.sportentete.qc.ca/
Les cyclones de Granby	https://www.cyclonesgranby.ca/
Club Cycliste Randoloup	https://randoloup.ca/

Nous tenons également à remercier M. Richard Fortier membre fondateur du CCS et M. Jean Dufresne pour ses conseils au niveau du développement du volet cyclosporatif.



TABLE DES MATIÈRES

	page
Mots de bienvenue	ii
Remerciements	ii
TABLE DES MATIÈRES	iii
1.0 La raison d'être	1
2.0 Les valeurs et l'éthique du cycloportif	1
3.0 Les règlements du club (<i>volet cycloportif</i>)	1
Conditions d'adhésion	1
Convention du club	2
Votre rôle dans le club	2
4.0 La description des sorties	2
Sorties	2
Les départs	2
Le samedi	3
Le mercredi soir	3
Le dimanche	3
5.0 La classification des membres	3
Organisation	4
Processus de classification	4
7.0 Le choix du groupe	4
Rouler avec un groupe plus lent	4
Rouler avec un groupe plus rapide	4
Quelques conseils pour le choix d'un groupe	5
8.0 Règles à suivre en peloton	5
Responsable du peloton ou encadreur	5
Premier du peloton	6
Le cycliste dans le peloton	6
Code d'éthique d'un cycliste qui se joint à un peloton	7
Apprendre à rouler droit	8
9.0 Le sillonnage cycloportif	8
Introduction	8



L'efficacité du sillonnage	9
Le sillonnage cyclosporatif versus le sillonnage compétitif.....	10
Le sillonnage est une activité qui comporte des risques	10
La technique du sillonnage	11
A) La régularité : règle maîtresse du sillonnage	11
B) La conduite du vélo.....	12
C) Les relais	13
D) La tête du peloton	15
E) Formation une ligne	16
Le sillonneur expérimenté.....	17
10.0 Les accessoires et les pièces d'équipements	17
Le casque.....	17
Les vêtements.....	18
L'équipement du vélo	18
Les règlements du CCS (volet cyclosporatif) concernant l'équipement	19
L'équipement requis	19
L'équipement recommandé.....	19
L'équipement interdit.....	20
L'équipement non-recommandé	20
11.0 Préparation d'une sortie	21
12.0 Le code de sécurité routière et le partage de la route.....	21
Quelques règles d'or	22
Référence :	22
ANNEXES	23
L'exemple de coopération	23



1.0 La raison d'être

La raison d'être du *volet cycloportif* du *Club Cycliste de Sherbrooke* est de permettre aux membres du club et adeptes du vélo de route d'avoir du plaisir à rouler en sécurité en peloton en socialisant avec des amis et des amies qui partagent la même passion.

La randonnée en peloton à un bon rythme constitue donc la principale activité du *volet cycloportif*.

2.0 Les valeurs et l'éthique du cycloportif

Dans la pratique des activités du club, les membres du *volet cycloportif* s'engagent à faire preuve **de générosité, de tolérance, d'honnêteté et de loyauté** dans un esprit **de respect d'autrui et d'entraide**.

Ces valeurs signifient davantage que le simple respect des règles : elles englobent les notions d'amitié, de respect de l'autre et d'esprit sportif. C'est un mode de pensée qui dicte les actions du cycliste.

L'éthique dans le sport est un concept positif. Ce concept considère le sport comme une activité socio culturelle qui enrichit la société et l'amitié à condition d'être pratiqué loyalement. Une activité pratiquée de manière loyale permet à l'individu de mieux se connaître, de s'exprimer, de s'accomplir, de s'épanouir, d'acquérir un savoir-faire et de faire la démonstration de ses capacités. Le sport est une source de plaisir et procure à celui qui le pratique bien-être et santé.

3.0 Les règlements du club (*volet cycloportif*)

Conditions d'adhésion

- Être inscrit à la Fédération Québécoise des Sports Cyclistes (FQSC) dans la catégorie cycloportif.
- Être inscrit sur le site du CCS et avoir payé sa cotisation annuelle;
- Être âgé de 18 ou plus ;
- Avoir une capacité et forme physique minimale. Il faut au moins être en mesure de soutenir une vitesse de croisière de 24 km/h sur les distances proposées lors des sorties du club;

Convention du club

- Rouler avec un groupe de sa capacité;
- Respecter les règles de sécurité et utiliser les techniques de sillonnage décrites dans le texte "Le sillonnage cycloportif";
- S'arrêter et venir en aide lors de crevaison, bris mécanique ou chute;
- En tête du groupe, maintenir une vitesse régulière et ne pas dépasser la vitesse maximum;
- Avoir avec soi une carte d'identité, une chambre à air, outils, eau et nourriture;
- Respecter le code de la sécurité routière;
- Porter un casque.

Votre rôle dans le club

Pour que le club fonctionne bien, il est essentiel que chacun des membres contribue occasionnellement à une des fonctions inhérentes au club. Vous pourriez par exemple, être fermier d'un parcours, chef de groupe, photographe, responsable d'une sortie, rédacteur pour le bulletin du club, participer à l'encadrement des nouveaux membres, etc. Si vous êtes membre depuis plus d'un an, il est possible que les membres du CA sollicitent votre aide pour une de ces fonctions. Pour leur faciliter la tâche et permettre une bonne répartition, il est souhaitable que vous leur indiquiez d'avance vos goûts et habilités personnels.

4.0 La description des sorties

Sorties

- Vous trouverez dans les détails des sorties sur le site web du CCS. Pour la majorité des sorties, des circuits de longueurs différentes sont proposés aux participants.
- Cinq minutes avant l'heure de départ, tous les participants sont invités à former des groupes d'environ 10 cyclistes et selon une vitesse de croisière déterminée. Il vous revient de déterminer lequel des groupes conviendra à vos capacités. N'ayez crainte, si vous les surestimez, nous vous assurons qu'aucun cycliste n'est laissé à lui-même lors de nos sorties préétablies.

Les départs

- Les départs de Sherbrooke se font typiquement (sauf pour certaines sorties spéciales) au stationnement du "IGA Extra", situé au 3950 King Ouest . Les départs se feront à l'heure indiquée sur le site web. Soyez prévenant, arrivez au moins 15 minutes avant l'heure indiquée. Le départ de certaines sorties se font à partir d'autres endroits donc vérifiez bien le détail des sorties sur le site web.

Le samedi

Tous les samedis, une sortie est organisée. Les départs auront lieu, sauf indication contraire, du stationnement du “IGA Extra”, situé au 3950 Rue King Ouest. Il vous sera possible de choisir parmi des groupes roulant à des vitesses différentes. La distance parcourue sera ajustée en fonction de la difficulté du parcours et sera typiquement de l’ordre de 80-100 km.

Quelques sorties seront organisées sur un circuit à l’extérieur de la ville. Il sera nécessaire de se rendre au point de départ en automobile. Consulter le site web pour obtenir tous les détails.

Le mercredi soir

Tous les mercredis soir, une sortie est organisée. Le départ a lieu dans le stationnement du “IGA Extra”,. La distance parcourue sera typiquement de 50-70 km.

Le dimanche

Bien qu’il n’y ait pas d’activités officielles le dimanche, des membres ont pris l’habitude de se réunir à la même heure que le samedi au stationnement du IGA et d’organiser la sortie sur place.

Consulter le site web du volet cyclosportif du club à l’adresse suivante :

<https://www.clubcyclistesherbrooke.com/>

5.0 La classification des membres

Des cyclistes d’aptitudes et de calibres différents dans un même groupe créent des situations dangereuses, des ralentissements et des arrêts qui rendent la pratique du vélo en groupe hasardeuse et déplaisante.

L’objet de la classification des membres est de regrouper les cyclistes de calibre équivalent selon les critères suivants :

- habilité,
- endurance,
- expérience et vitesse

Le tableau 1 fournit les différentes classes et les vitesses moyennes de chaque classe.

Tableau 1 Tableau de classification des membres

Classe	Vitesse moyenne (km/h)
A	32 +
B	30-32
C	27-30
D	24-27

Organisation

Cinq classes sont établies : A, B, C et D. Lors d'une randonnée, chaque groupe correspondant à l'une ou l'autre de ces classes aura à sa tête un encadreur qui s'assurera du respect des règlements du club, de l'éthique et du code de la route.

Processus de classification

Une fois sa formation complétée, les nouveaux membres feront des sorties accompagnées afin de déterminer le niveau d'expérience et de sa capacité. Suite à ses sorties de formations, les responsables du CCS assigneront un groupe auquel il pourra se joindre pour les sorties du mercredi et du samedi.

7.0 Le choix du groupe

Rouler avec un groupe plus lent

Un membre peut se joindre à un groupe d'une classe inférieure à la sienne ; il doit cependant respecter la limite de vitesse de la classe du groupe en question.

Rouler avec un groupe plus rapide

Un membre peut se joindre à un groupe d'une classe supérieure à la sienne ; il doit alors s'identifier auprès du responsable du peloton .

Après plusieurs randonnées organisées selon le système des classes, vous pourrez sûrement déterminer la réelle classification à laquelle vous appartenez. Si vous vous joignez alors à un groupe d'une classification supérieure à la vôtre, le groupe ne sera pas tenu de vous attendre si vous êtes distancé et vous devrez terminer la randonnée selon vos propres moyens.

Après plusieurs randonnées, vous connaîtrez sans doute les compagnons de route avec lesquels vous pouvez et vous aimez rouler. Vous goûterez ainsi aux plaisirs de l'homogénéité d'un peloton.

Ce concept de classification a pour but de rendre la pratique du vélo en groupe plus sûre et plaisante. La coopération et la compréhension de tous sont essentielles à l'efficacité du système.

Quelques conseils pour le choix d'un groupe

La décision concernant le choix du groupe avec lequel vous allez entreprendre la randonnée est souvent l'objet d'essais et d'erreurs. Débutez avec les groupes plus lents, et changez au fur et à mesure que vous devenez plus fort, plus habile et plus confiant. Si vous avez besoin d'aide pour décider, demandez l'avis et les conseils d'un responsable de peloton ou d'un membre du conseil d'administration. Lorsque vous aurez trouvé quelques personnes avec lesquelles vous aimez rouler, apprenez à mieux les connaître et formez un groupe qui se rencontre régulièrement. Plus les cyclistes connaissent les membres de leur groupe, moins nous risquons de retrouver des cyclistes solitaires, et plus vous pourrez rouler avec des gens dont le style vous convient. Lorsque vous choisissez un groupe en fonction de la vitesse de croisière de la randonnée, rappelez-vous 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. Encore une fois, demandez l'avis d'un membre expérimenté si vous êtes incertain.

L'objectif 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 !**

8.0 Règles à suivre en peloton

Afin d'avoir du plaisir à rouler en peloton, il est essentiel de définir les responsabilités de chaque membre du peloton ainsi que le rôle à remplir lors des sorties.

Responsable du peloton ou encadreur

- Responsable du groupe de cyclistes (8 à 10 cyclistes par peloton, pouvant varier en fonction du trajet et du trafic);
- Ramène à l'ordre les personnes qui ne respectent pas le code de la route;
- S'assure d'une période de réchauffement au début de la randonnée (au moins 15 minutes) ;
- Respecte les consignes du groupe (vitesse moyenne, distance etc.)
- Désigne le mode de sillonnage;
- Arrête le peloton au besoin pour rappeler les consignes;

- S'assure de faire effectuer les relais;
- Entraîne le peloton à rouler dans les limites respectables sur le côté droit de la route;
- S'assure qu'aucun cycliste n'est largué par le groupe;
- Désigne un accompagnateur (soit par volontariat ou par tout autre moyen, y compris le tirage au sort) dans le cas où un cycliste largué aurait besoin d'être accompagné pour le retour.
- Regroupe les cyclistes après la pause.

Premier du peloton

- Conserve la vitesse du cycliste de tête qui le précédait;
- Ajuste la vitesse aux conditions de la route (circulation dense, vents, intersections, trous nombreux) ;
- Reste au maximum 1 km ou moins à l'avant, selon sa capacité;
- Signale les hasards de la route (pointe avec l'index les nids de poules ou tous autres obstacles) ;
- Lève le bras pour indiquer un ralentissement ou un arrêt. Un signal verbal peut aussi être utilisé (stop, voies ferrées, etc.) ;
- Signale par un mouvement de la main si le groupe doit se tasser pour éviter un obstacle
- Évite de passer très près d'un obstacle;
- Accélère lentement après le passage d'un obstacle;
- S'assure de ralentir au haut d'une côte pour regrouper le peloton;
- Donne son relais avant épuisement, dans un endroit sécuritaire;
- Indique par un signal verbal ou de la main, qu'il va donner le relais (*Relais*);
- Accélère légèrement, se tasse à droite, ralenti pour se laisser glisser vers l'arrière du peloton.

Le cycliste dans le peloton

- Respecte le code de la route;
- Respecte les directives du responsable;
- Respecte les directives du tireur;
- Évite le freinage inutile;
- Maintient la cadence (ne pas arrêter de pédaler) et conserve la vitesse;
- Ne roule pas trop large;
- Se déplace en ligne droite (évite les changements brusques de direction);
- Conserve sa position dans le groupe (côtes, montées, descentes);
- Dans les côtes, il respecte le cycliste qui le précède. Dans certaines conditions, il peut dépasser par la gauche en avertissant le cycliste qu'il dépasse;
- Regarde le cycliste devant lui tout en gardant un œil sur la route (ne pas fixer la roue du cycliste qui précède);

- Signale et indique les obstacles / dangers de la route tout en s'écartant graduellement du danger à éviter. Si possible le cycliste devrait s'écarter à au moins 75 cm de l'obstacle. Si le danger est à plus d'un mètre de sa trajectoire, le cycliste n'est pas tenu de le signaler;
 - Demeure derrière le cycliste qui précède à une distance d'une demi-roue
 - Ne croise pas sa roue avec le cycliste qui précède;
 - S'assure de ne pas ralentir s'il doit se lever (*Up*);
 - Le dernier cycliste avertit le groupe de la présence d'un véhicule qui suit (*Car back*);
 - Fait suivre vers l'avant les informations reçues de l'arrière;
 - Si la vitesse devient trop grande, il demande un ralentissement (*Moins 1*) ou (*Moins 2*).
 - Attendre d'être en queue de peloton pour boire ou manger. Si cela est impossible, s'assurer que le cycliste qui précède ne boit pas;
 - Arrête lors d'une crevaison, d'un bris mécanique ou autre situation anormale;
 - Ne lâche jamais son guidon dans le peloton. S'il ressent le besoin de le faire pour alléger les tensions de son dos, par exemple, il doit aller en queue de peloton;
 - Roule dans un groupe adapté à sa capacité;
 - Si le cycliste choisit un groupe moins rapide que celui habituel, il doit respecter la vitesse du groupe d'accueil;
 - S'assure que le cycliste qui le suit est toujours là et averti le peloton en cas de décrochage;
 - Si le cycliste quitte la chaussée, il remonte sur cette dernière à la fin du peloton;
 - Si vous décidez de quitter le groupe avisez le responsable du peloton pour que le groupe ne vous attende pas ou s'inquiète pour vous.
- Un cycliste ou un peloton qui désire dépasser un autre, signale son intention en criant : « Je passe à gauche » ou « Vélo à gauche ». Ne jamais dépasser par la droite.

Code d'éthique d'un cycliste qui se joint à un peloton

Axiome : Rouler en peloton comporte des risques. Un nouveau venu dans un peloton doit faire ses preuves « même s'il a payé sa carte de membre ».

- Il est nécessaire de gagner la confiance des membres d'un peloton, surtout si ces cyclistes roulent ensemble depuis longtemps.
- Demander la permission aux cyclistes pour se joindre au peloton et surtout, être « low profile ». Les « Ti Joe connaissant » sont rarement appréciés.
- Au début, se tenir en arrière du peloton, analyser et apprendre les règles de fonctionnement du peloton.
- Donner le temps aux membres de nous connaître afin de leur montrer que vous savez vous comporter en peloton, que vous roulez droit et donc, que vous ne constituez pas un risque pour les membres du peloton.

Une place au sein d'un peloton, ça se mérite

Apprendre à rouler droit

Dans un peloton, il est très important de garder sa ligne et de rouler en ligne droite.

« Rouler droit » est une habileté qui se développe et donc, qui s'apprend. Vous trouverez dans cette section différents exercices **à faire seul** afin de développer vos aptitudes.

- Rouler le plus longtemps possible directement sur la ligne jaune en bordure d'une route tranquille dotée d'un accotement de qualité.
- Tenir le guidon d'une seule main tout en gardant sa ligne. Alternier de main « tout en roulant droit ». Aller chercher un objet dans une des poches arrière de son maillot, le transférer de main, et le ranger de nouveau dans son maillot « tout en roulant droit ».
- Exercice très important : en tenant le guidon des deux mains, jeter un coup d'œil en arrière en tournant la tête « tout en roulant droit ».
- Exercice encore plus difficile et tout aussi important : lâcher une main du guidon et tourner les épaules et la tête vers l'arrière « tout en roulant droit ».
- Aller chercher le bidon d'eau tout en regardant devant. Le remettre en place sans quitter les yeux de la route.

Note: en peloton, il est suggéré de laisser le goulot de la bouteille ouvert. Ainsi, on n'a pas à se battre avec le goulot à chaque fois que l'on veut boire.

- Lâcher complètement le guidon « tout en roulant droit ». En peloton, on ne doit jamais lâcher le guidon sauf si on est en arrière et que cette manœuvre ne comporte pas de risques pour ses coéquipiers. Être capable de rouler « sans main » est fort utile pour replacer une pièce de vêtements, pour ouvrir une barre énergétique, pour manger, etc.

9.0 Le sillonnage cycloportif

Introduction

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 (vélo et casques aéro., roues profilées, vêtements ajustés, 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.

Le présent article fait l'étude des règles que nous devrions normalement respecter lorsqu'on pratique cette technique de sillonnage. Plusieurs livres ou revues traitent ce sujet, mais ces

articles s'adressent presque toujours à des cyclistes qui font ou qui ont l'intention de faire de la compétition. Le contexte ici est très différent ; des cyclistes qui roulent en groupe et qui s'entraînent en utilisant entre autres cette technique de sillonnage. On parle alors de "sillonnage cyclosporitif".

L'efficacité du sillonnage

Le graphique de la figure 9.1. illustre la vitesse d'un cycliste en fonction de la puissance qu'il fournit. Chacune des trois courbes correspond à une situation particulière.

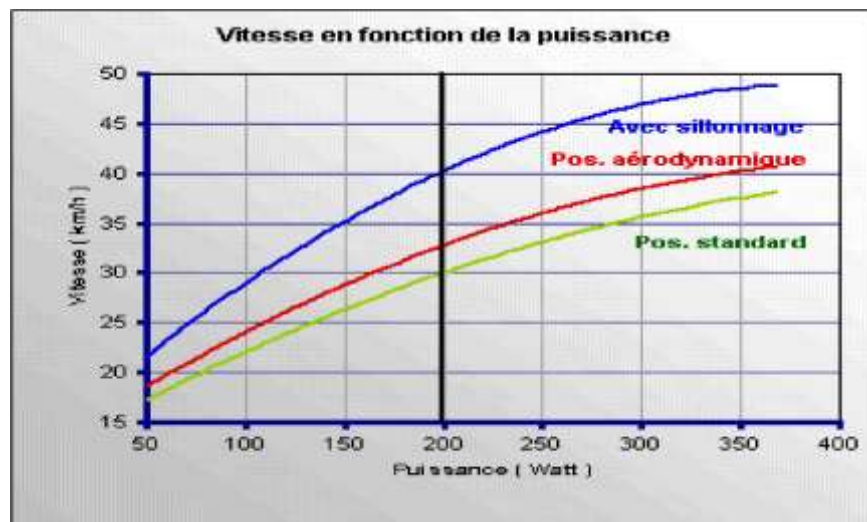


Figure 9.1 Puissance fournie par un cycliste en fonction de la vitesse

Courbe A (position standard) : 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 (position aérodynamique) : Le cycliste roule seul, en position aérodynamique optimale. Les mains en bas du guidon et les coudes légèrement repliés.

Courbe C (avec sillonnage) : 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 W 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 vitesse 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 W, 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 cyclosporatif. 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 d'économiser ses efforts afin d'être en mesure, le moment venu, de pouvoir surpasser ses adversaires. Les équipes travaillent donc pour apporter le leader le plus frais possible aux derniers km (ou 300 m en cas de sprint) avant la ligne d'arrivée. Au même titre, les coureurs en échappés vont s'entraider, en faisant de relais constants afin d'avoir une chance de se rendre au bout.

Le contexte d'une sortie cyclosporatif 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 un petit compétiteur. Durant les étapes "plus chaudes" d'une sortie cyclosporatif, 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 consentant puisse occasionnellement basculer du type cyclosporatif à compétitif.

Le sillonnage est une activité qui comporte des 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. Le sillonnage bien exécuté 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 est réduite. 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 au besoin avec d'autres cyclistes.

La technique du sillonnage

Il n'est pas toujours nécessaire, lorsqu'on roule en groupe, d'appliquer toutes les 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 resserre. Plus la vitesse est grande, plus les cyclistes se rapprochent les uns des autres, plus il faut être vigilant et respectueux des règles de base du sillonnage. On retrouve dans les sections suivantes une description concise des règles. Chaque règle est identifiée par un numéro.

A) La régularité : règle maîtresse du sillonnage

1- Maintenez une distance constante 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. Ceux qui sont derrière vous devront aussi accélérer pour réussir à vous suivre. Évitez 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.

2- 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.

3- 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.

4- 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. Vous risquez, en plus, d'avoir une très mauvaise surprise en passant dans un trou qui a été frôlé par celui qui vous précède. Dites-vous que si celui qui vous précède passe, il n'y a pas de raison pour que vous ne passiez pas vous aussi.

B) La conduite du vélo

5- 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 ne doit 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.

6- 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)

Cette distance vous donne 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 et quart de distance, l'effet de sillonnage est diminué de beaucoup; à une longueur de vélo, il n'y a pratiquement plus de sillon.

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

Habituellement, c'est le cycliste en 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.

8- 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 pousser sur la bordure. Finalement, avec ce jeu du côté droit de la file, vous pourrez, surtout s'il y a du trafic, faire vos relais à droite.

9- 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. Il faut coller au maximum la roue de celui qui nous précède si on veut suivre... Stop. 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. Le 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'à la classe "A". Tout le monde a des limites, c'est juste qu'elles ne sont pas à la même vitesse pour tout le monde.

10- 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 sur votre sillonnage. 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), etc.

C) Les relais

11- Lorsque vous prenez le relais ce n'est pas à vous d'accélérer, mais c'est à celui qui vous précédait et qui vous transmet le relais de ralentir

Lorsque vous prenez le relais, c'est-à-dire lorsque celui qui est devant vous se tasse pour vous laisser prendre la tête du peloton, il y a de grosses chances, surtout si vous n'avez pas beaucoup d'expérience, que vous soyez porté à accélérer de quelques km/h. Une file de cyclistes se comportant comme un ressort ou un accordéon, le dernier à la queue aura à produire une accélération plusieurs fois plus grande que la vôtre. Vous risquez alors de produire un largage involontaire. Pour éviter d'avoir ce comportement vous pouvez, lorsque vous êtes en deuxième place dans la file, vérifier sur votre cyclomètre la vitesse à laquelle vous roulez.

12- Pour passer le relais

Lorsque vous passez le relais :

- Jetez d'abord un coup d'œil en arrière.
- Indiquez clairement votre intention de passer le relais à celui qui vous suit.
- Écartez-vous très doucement de votre ligne de roulement d'environ un guidon et demi (relais par l'extérieur) ou garder votre ligne (relais par l'intérieur).
- Rétrogradez le peloton en frôlant les équipiers.

En résumé, avant de faire un relais, il est prudent de jeter un coup d'œil en arrière du côté où vous avez l'intention de vous déplacer. Vous pouvez ensuite dire "relais" à celui qui vous suit (ou l'annoncer d'un geste clair de la main) et finalement ralentir légèrement tout en vous tassant sur le côté.

Il ne faut pas quitter brusquement sa ligne de roulement. Certains utilisent cette façon de faire afin d'indiquer clairement qu'ils laissent la tête du peloton. Vous risquez de surprendre le troisième et quatrième cyclistes de la file qui ne vous avaient pas initialement dans leur champ de vision. En vous voyant vous déplacer de façon brusque, ces cyclistes peuvent avoir l'impression qu'un obstacle majeur se trouve devant eux, ce qui peut provoquer un ralentissement soudain de tout le peloton.

Pendant que vous descendez vers l'arrière du peloton, vous devez rester relativement serré sur lui. Votre propre sillon sert alors à tour de rôle à tous les cyclistes du groupe et dès le début de la descente, vis-à-vis le 2^e ou 3^e cycliste, vous commencez vous aussi à utiliser la partie latérale de leur sillon.

13- Si vous ne voulez pas faire les relais

Si vous trouvez que le groupe roule trop vite pour vous, vous devez éviter de prendre les relais. Il est préférable de vous rendre à la tête de la file et de faire un relais très court de 5 à 10 sec.

Évitez de vous rendre jusqu'en deuxième position de la file et de refuser de faire le relais en demandant à celui qui vous suit de le prendre à votre place. Cette façon de faire crée une confusion dans le groupe et brise inévitablement le rythme. Faites votre relais très court et restez ensuite à la fin de la file.

Pour ne pas avoir à faire de relais, il ne faut pas que vous montiez vers l'avant de la ligne. Il vous faut donc rester derrière le groupe. Pour ce, lorsque celui qui vient de faire le relais descend le groupe, vous devez laisser devant vous, (voir figure 9.2) un trou afin qu'il puisse s'insérer dans

la ligne. Il est possible, s'il ne connaît pas vos intentions, que vous ayez besoin de lui dire de se placer devant vous.

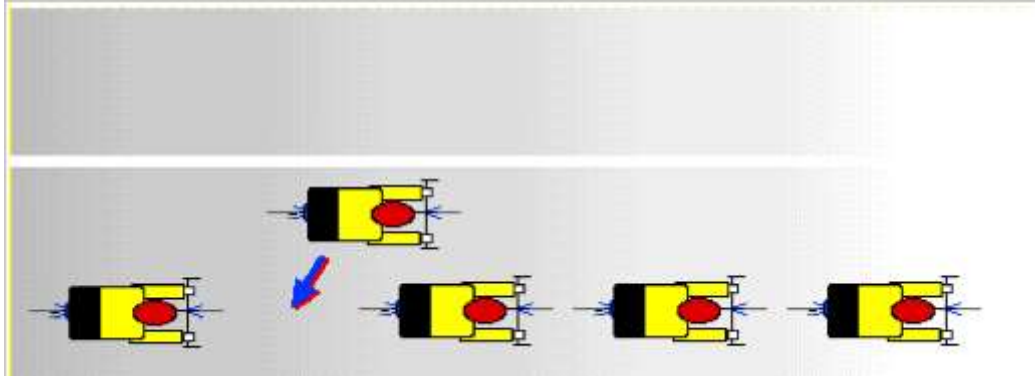


Figure 9.2 Comportement lorsqu'un cycliste ne veut pas faire de relais

D) La tête du peloton

14- Le rôle du cycliste en tête du peloton

En tête de peloton, vous devez :

- Maintenir une vitesse la plus régulière possible.
- Indiquer clairement les virages et les arrêts.
- Indiquer, en pointant du doigt, les trous et les crevasses dangereuses.
- Devant un obstacle (piéton, voiture stationnée, etc.) indiquer d'un mouvement de la main qu'il faut s'éloigner du bord de la route.
- Ne jamais s'écarter brusquement lorsqu'il y a un obstacle sur la route.

Surveiller les chiens qui pourraient avoir la tentation de venir jouer aux quilles avec le peloton.

En tête de peloton, vous avez la responsabilité de la sécurité du groupe. Rouler à la tête d'un peloton est malgré les apparences beaucoup plus exigeant que de rouler seul. Il faut être concentré, prévenant et le plus régulier et le plus stable possible.

15- Augmenter la vitesse du peloton

Pour augmenter la vitesse du peloton vous devez :

- Vous assurer que l'ensemble des cyclistes du peloton est capable d'absorber cette augmentation de vitesse.
- L'augmenter très graduellement, un km/h à la fois.

- Ne jamais le faire juste après avoir pris le relais.

Rappelez-vous qu'une sortie cyclosportive n'est pas une course. Si après avoir augmenté la vitesse durant votre relais, vous réalisez que le groupe revient à la vitesse qu'il avait avant, c'est probablement parce qu'il ne veut pas rouler plus vite.

E) Formation une ligne

16- Les cyclistes qui circulent en groupe de deux ou plus doivent le faire à la file indienne. Le code la sécurité routière au Québec autorise un groupe de 15 cyclistes maximum. Le club favorise des groupes de 10 cyclistes, diminuant ainsi la longueur de la file et maximisant la sécurité des cyclistes lors des dépassements par des véhicules routiers.

17- Dans une formation en ligne (file indienne), on peut faire les relais soit par l'extérieur soit par l'intérieur. **Le CCS recommande le relais par l'intérieur** car le cycliste qui fait son relais est mieux protégé des véhicules.

Relais par l'extérieur

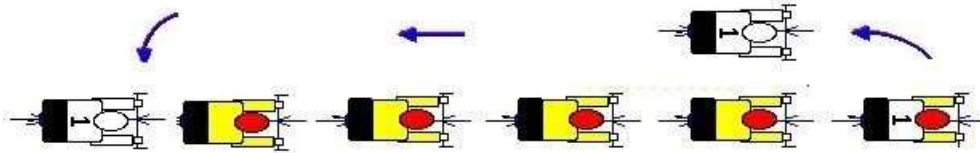


Figure 9.3 Relais par l'extérieur

Lors d'un relais par l'extérieur, le cycliste de tête, tout en arrêtant pas de pédaler, se déporte vers la gauche et se laisse glisser jusqu'à l'arrière de la ligne où il réintègre la file.

Relais par l'intérieur

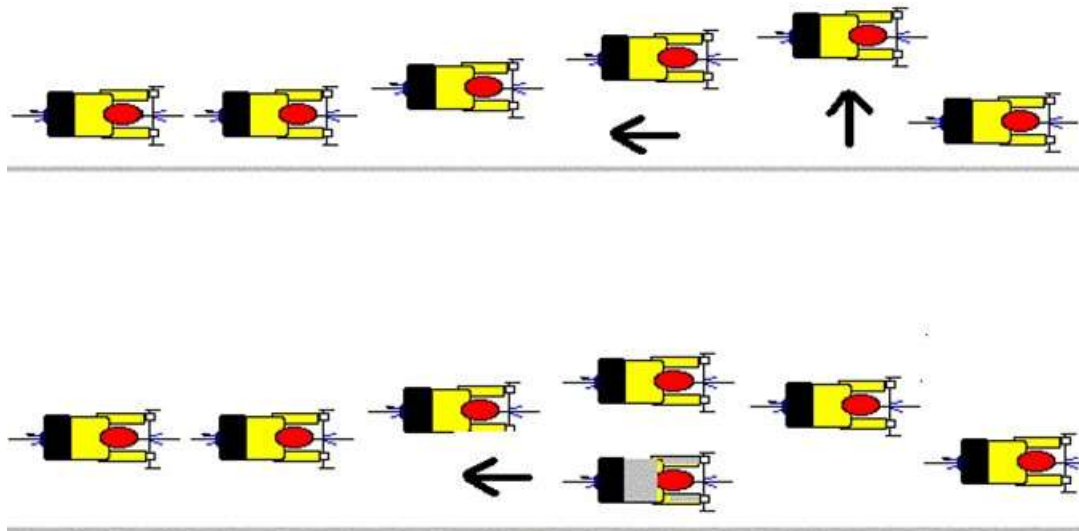


Figure 9.4 Relais par l'intérieur

Lors d'un relais par l'intérieur, le cycliste de tête indique son intention de céder le relais. Il conserve sa position sur la route et après s'être assuré que les cyclistes derrière lui ont entrepris de le dépasser par la gauche, ralentit sa vitesse et se laisser glisser jusqu'à l'arrière de la file.

Le sillonneur expérimenté

La lecture du présent texte n'a pas fait de vous un sillonneur expérimenté. L'apprentissage de cette technique ne se fait que sur plusieurs milliers de kilomètres de vélo en groupe. Vous pouvez être un très bon cycliste sans être un bon sillonneur. Vous pourrez, de la même façon, vous considérer comme un bon cycliste lorsque vous aurez passé plusieurs heures à rouler en groupe et à découvrir toutes les facettes du sillonnage.

10.0 Les accessoires et les pièces d'équipements

Cette section vous permettra de vous familiariser avec certaines pièces d'équipements qui pourraient améliorer votre bien-être lors des randonnées.

Le casque

On ne devrait pas le désigner comme un accessoire, mais bien comme une pièce d'équipement essentielle. Tous les membres du Club doivent porter un casque lors des sorties. Pour une protection adéquate, il est très important que le casque soit parfaitement ajusté. Demandez à

votre marchand de vous montrer comment bien l'ajuster, et/ou demandez à votre chef de groupe lors de votre prochaine randonnée.

Les vêtements

Les gants : des gants de cycliste vous assurent une meilleure prise sur le guidon, absorbent la transpiration, réduisent l'engourdissement et protègent vos mains en cas de chute. Ils peuvent également être considérés comme une pièce d'équipement indispensable.

Les souliers : des souliers à semelles rigides transmettent plus de puissance sur les pédales et, après quelques essais pour vous y habituer, réduisent grandement l'inconfort ressenti par l'utilisation de souliers à semelles souples. Des souliers équipés de cales vous permettent de pédaler beaucoup plus efficacement.

Les cuissards : des cuissards doublés de chamois synthétique, bien ajustés et confortables préviennent et réduisent les irritations.

Les collants : très utiles par temps froid. Règle générale, vous devriez porter des collants de lycra, lorsque la température descend sous la barre du + 15 degrés Celsius

Le maillot : un bon maillot absorbe la transpiration, sèche rapidement et possède des poches à l'arrière pour ranger, à portée de la main, la nourriture, le cellulaire et autres articles indispensables.

Protection de votre tête par temps froid : pour les randonnées par temps froid, ne remplacez pas votre casque par une tuque ou un bandeau. Une cagoule utilisée pour le ski de fond et certains modèles de cache-oreilles se portent facilement sous le casque, sans que vous ayez besoin de le réajuster. Si vous désirez porter un vêtement plus chaud ou plus épais, il s'agit souvent simplement d'enlever quelques coussinets de protection à l'intérieur du casque lui-même pour trouver un ajustement parfait.

L'équipement du vélo

Les bouteilles d'eau : il est vital que vous apportiez une quantité suffisante d'eau ou de jus lors de vos randonnées. Au moins une bouteille d'eau (de fait, la plupart des gens ont besoin de 2 bouteilles), convenablement installée sur un support approprié, est un prérequis indispensable pour toute randonnée du Club.

Il est important que les supports à bouteilles soient solides et retiennent assez fermement les bouteilles pour éviter qu'elles tombent pendant une sortie. Certains modèles ne réussissent pas à retenir les bouteilles de façon sécuritaire, de sorte que les cyclistes autour et derrière vous doivent louvoyer afin d'éviter les bouteilles qui se sont échappées. Assurez-vous donc que vos

bouteilles soient retenues en place de façon sécuritaire, et si votre support laisse échapper votre bouteille, changez-le. Un point, c'est tout.

Le sac de selle : très utile pour transporter des pièces de rechange, des outils, etc... Pour les randonnées du Club, un sac de selle ou un petit sac fixé sur le dessus du support arrière devrait être amplement suffisant. Les sacoches ne sont pas nécessaires et sont trop encombrantes. Les sacs de guidon sont utiles du point de vue du rangement mais, comme le poids qu'ils portent est souvent trop grand, et surtout situé devant l'axe de rotation du guidon, ils peuvent affecter la conduite du vélo, de sorte qu'ils ne sont pas recommandés.

La trousse d'outils : vous devriez avoir au moins un tube de rechange, des leviers pour les pneus, une pompe ou cartouche de CO₂ des rustines et surtout, vous devriez savoir comment vous en servir. Un multi-outils compact incluant les clés à 6 pans «Allen » un tournevis et même un dérive chaîne sera également très pratique en cas de pépin mécanique. est égal

Le guidon de triathlon : Le guidon de triathlon peut en effet faciliter les randonnées en solitaire, particulièrement face au vent, en rendant le coureur plus aérodynamique. Cependant, son usage est illégal dans tous les événements de masse et ce, à tous les niveaux, parce qu'il restreint sérieusement le contrôle que peut avoir le cycliste sur son vélo. Sous aucun prétexte, un cycliste ne devrait faire usage d'un guidon de triathlon lorsqu'il roule en groupe. La meilleure solution consiste probablement à acheter un guidon amovible qui peut être installé pour les randonnées en solitaire, et enlevé lors des randonnées en groupe. Le guidon de triathlon est donc interdit lors des sorties du CCS.

Les règlements du CCS (volet cyclosporitif) concernant l'équipement

Il ne fait pas de doute que certaines pièces d'équipement peuvent être dangereuses dans différentes situations de randonnée en groupe. Le CCS a donc consulté, à titre de guide, les règles de plusieurs organismes cyclistes internationaux, afin d'établir les règlements et les lignes directrices suivantes.

L'équipement requis

- Casque - Assurez-vous que le casque a été approuvé par l'un des organismes suivants : CSA, CPSC, ASTM, CEN ou SNELL.

L'équipement recommandé

- Voir le texte ci-haut.

L'équipement interdit

- Guidon de triathlon, incluant le guidon amovible
- Roue avant pleine
- Poignées en forme de cornes

L'équipement non-recommandé

- Roue arrière pleine - moins stable dans le vent
- Sac de guidon - rend le vélo plus difficile à contrôler
- Sacs arrière ou sacoches - moins stables dans le vent, susceptibles de heurter les compagnons de randonnée
- Miroir accroché au guidon - susceptible de heurter les compagnons de randonnée
- Rayons plats en forme de lames - danger potentiel en cas d'accident
- Roues à bâtons - danger potentiel en cas d'accident
- Béquille - danger potentiel en cas d'accident
- Pneus à crampons - trop difficiles à faire rouler!

Note sur la pression des pneus : Afin que votre vélo roule plus vite, gonflez correctement vos pneus. Sous-gonflés, ils accroissent la résistance au roulement ainsi que le risque de crevaison. La pression maximum indiquée sur le flanc du pneu n'est qu'une pression de référence calculée pour éviter que le pneu ne sorte de la jante. La pression optimale dépend de la charge du vélo, des pneus et des conditions de la route. Faites des essais, pour trouver la pression optimale pour vous, mais en générale la pression devrait se situer entre 75 et 130 psi (5 à 9 bars). La performance variera grandement selon la pression des pneus. Vérifier la pression régulièrement car les pneus se dégonfleront lentement avec le temps.

11.0 Préparation d'une sortie

Chaque membre est responsable de son comportement et de son matériel. Il doit s'assurer qu'il est prêt pour les activités du Club. Ainsi, avant et pour chaque randonnée, vous devez vous assurer **avant la randonnée** :

- que votre vélo est en bon état, qu'il est à votre mesure, et qu'il convient au type d'activité auquel vous voulez participer;
- que vous pouvez effectuer les réparations élémentaires requises sur votre vélo (crevaison ou ajustement de la chaîne), et que vous avez en votre possession les bons outils pour les effectuer;
- que vous avez mangé suffisamment avant de quitter la maison ou avant l'heure du départ, et que vous avez apporté de la nourriture pour la randonnée;
- d'apporter les articles essentiels pour les premiers soins en cas d'urgence;
- d'apporter une carte d'identité valide, votre carte de membre, votre carte d'assurance-maladie, ainsi qu'une note indiquant le nom et le numéro de téléphone de la personne à rejoindre en cas d'urgence;
- d'apporter suffisamment d'argent pour un petit goûter pendant la randonnée, pour les traversées occasionnelles et même pour défrayer le coût d'un retour à la maison en taxi, en cas de bris majeur;
- pour les randonnées traversant la frontière américaine, d'apporter votre carte d'identité, votre passeport, et la preuve d'une couverture d'assurance-maladie appropriée (certaines polices d'assurance ne couvrent pas les incidents survenus aux États-Unis - vérifiez attentivement!);
- d'arriver au moins 15 minutes avant l'heure prévue pour le départ.

12.0 Le code de sécurité routière et le partage de la route

À titre de membre du CCS, nous devons faire preuve de civisme et de courtoisie, et déployer tous les efforts possibles pour demeurer en bons termes avec les autres usagers de la route. En raison du plaisir que nous éprouvons, nous sommes facilement portés à oublier que nos groupes peuvent être la cause de véritables inconvénients pour les autres usagers.

Nous devons circuler le plus possible à l'extrême droite de la chaussée afin de permettre aux véhicules plus lourds et plus rapides de nous dépasser. Trop souvent, nos groupes bloquent la

route sans nécessité pendant une période de temps prolongée, occasionnant par le fait même un bouchon de circulation et une augmentation de l'irritation des automobilistes qui résulte parfois en échanges verbaux et gestuels fort désagréables. De plus, nous devons nous rappeler que nous sommes soumis aux mêmes lois et règlements que tous les autres usagers de la route. À titre d'exemple, lorsque l'un de nos groupes arrive à une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt pour toutes les directions, et qu'une automobile y parvient en même temps dans une autre direction, nous devons respecter le droit de cet automobiliste d'effectuer sa manœuvre à son tour, sans l'obliger à attendre que nous ayons tous procédé à la traversée ou au virage.

En dernier lieu, rien n'est plus gênant, voire même dangereux, que de rester en bordure de la route lors d'un arrêt. Voici une règle essentielle dont vous devez toujours vous souvenir :

«SI VOUS DESCENDEZ DE VOTRE VÉLO, DÉGAGEZ LA ROUTE»

Lorsque vous vous arrêtez, et spécialement en groupe, assurez-vous de déplacer complètement votre vélo hors de la chaussée et du passage des véhicules automobiles.

La majorité des conducteurs de véhicules automobiles ne sont pas désagréables (vous êtes vous même un automobiliste), mais nous pouvons tirer profit de la courtoisie que nous manifestons à tous ceux qui sont aimables envers nous, en les saluant et en leur souriant.

Notre sécurité collective, sans parler de la réputation du Club, est si intimement liée à la courtoisie des conducteurs automobiles, que nous devons faire des efforts afin de préserver leurs bons sentiments à notre égard.

Quelques règles d'or

- Être poli et courtois avec les automobilistes et les autres cyclistes; on ne sera que plus respecté sur les routes;
- dans le cas d'une altercation avec un automobiliste, le calme est de rigueur;
- il est important de relever le numéro de plaque du véhicule et la description du conducteur dangereux et de porter une plainte officielle auprès des autorités.
- Ne jamais au grand jamais répliquer ou faire de signes désobligeants aux automobilistes et aux camionneurs.

Référence :

<https://saaq.gouv.qc.ca/secureite-routiere/moyens-deplacement/velo/ce-que-dit-la-loi/?token=36040ecd8c603c15d02e00ab4cb3426f4be8827a>

ANNEXE

L'exemple de coopération

Ce texte illustre bien le principe et l'idéologie de la coopération au sein d'une volée d'oiseaux. En roulant en peloton, les membres du volet cycloportif du club Cycliste de Sherbrooke souhaitent partager cette même idéologie.



*Lorsqu'elles
sont en formation
les oies volent 70%
plus rapidement que
lorsqu'elles sont seules.*

*Les oies se partagent la
direction. Lorsque la meneuse
est fatiguée, elle reprend sa place
dans le « V » et un autre prend la tête.*

*Les oies se soutiennent mutuellement.
Lorsqu'une oie malade ou faible doit quitter
la formation de vol, au moins une autre oie se
joint à elle pour l'aider et la protéger.*

*En faisant partie d'une équipe, nous pouvons accomplir
beaucoup plus et beaucoup plus rapidement. Les mots d'en-
couragement et d'appui (comme les cris de l'oie) contribuent à
inspirer et à stimuler ceux qui sont en première ligne, les aidant à
maintenir le rythme et à supporter les tensions et la fatigue quotidienne.*

*Il y a enfin la compassion et l'altruisme envers ceux qui appartiennent à l'ultime
équipe que représente l'humanité.*

*La prochaine fois que vous verrez des oies voler en formation, rappelez-vous que c'est
à la fois un enrichissement, un défi et un privilège que d'être membre à part entière d'une
équipe qui travaille en coopération.*

Source : Wallace Co. Inc.