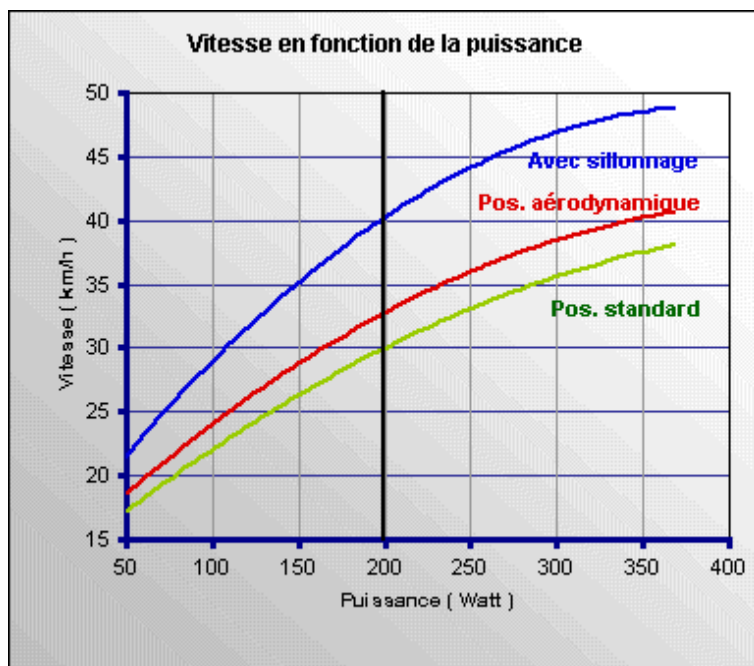


Les Vélomanes

Le sillonnage cyclosporatif

Texte : Jacques Martel
Figures : Pierre Lesage

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. Le présent article fait l'étude des règles que nous devrions normalement respecter lorsque l'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 cyclosporatif».



1- 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%).

2- Le sillonnage cycloportif 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 cycloportive. En réalité, les compétiteurs et les cycloportifs 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 cycloportive 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 cycloportifs font un travail d'équipe tandis que les compétiteurs sont individualistes. De plus, le cycloportif 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 cycloportifs sommeille (surtout chez les plus rapides) un petit compétiteur. Durant les étapes «plus chaudes» d'une sortie cycloportive, 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 occasionnellement basculer du type cyclosporatif à compétitif.

3- 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 le Métropolitain durant les heures de pointe ou de fumer un paquet de cigarettes par jour ou de faire de la descente en ski alpin etc.... L'important n'est pas que de faire des activités à risque «zéro», mais de limiter au maximum les risques inhérents à une activité qu'on aime faire. Le sillonnage bien fait est peut-être dix fois 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 au besoin avec d'autres cyclistes. Évidemment, la théorie ne remplacera jamais la pratique ; l'expérience ne s'acquiert qu'en expérimentant.

4- 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, plus il faut être vigilant et respectueux des règles de base du sillonnage.

4 - a) La régularité ; règle maîtresse du sillonnage.

1- 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. 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.

4 - 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

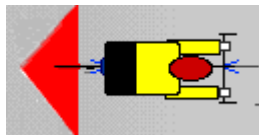
distance on est de sa roue, mais c'est notre vision périphérique qui nous transmet cette information.

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).

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.

7- 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 soit, 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 20 cm de côté lorsque votre roue chevauche la sienne.

8- 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.

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

10- 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. 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.

11- 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, c'est selon) etc. ...

4 - c) Les relais.

Le premier cycliste en tête de peloton a nécessairement un effort plus grand à faire que ceux derrière lui. Normalement, chaque cycliste d'un groupe occupe cette position à tour de rôle. Lorsqu'un cycliste laisse sa place en tête de peloton et qu'il rétrograde vers l'arrière du peloton, on dit qu'il exécute un relais. Nous verrons à la section suivante, qu'il y a trois façons différentes de former un peloton (file indienne, lignes parallèles ou en éventail) mais dans tous les cas les relais se font approximativement de la même façon. Cette section vous explique comment il faut procéder pour faire des relais sécuritaires et efficaces.

12- Lorsque vous prenez le relais ce n'est pas à vous d'accélérer, mais c'est à celui qui vous précède 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 langage 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. Lorsque vous prenez le relais, gardez d'abord cette vitesse constante (ce n'est pas vous qui devez accélérer, mais celui qui vous passe le relais qui doit ralentir) tout en évaluant le niveau d'effort physique nécessaire pour la maintenir. Si, par la suite, il y a une montée ou une descente, c'est en principe le niveau d'effort physique qu'il faut essayer de maintenir approximativement constant.

13 - 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.**
- **Déplacez-vous de votre ligne, que d'environ un guidon et demi.**
- **Rétrogradez le peloton en frôlant les équipiers.**

Pour faire votre relais, choisissez sur la route un endroit où il n'y a pas de manœuvre particulière à exécuter (un intersection, un stop, une lumière ou un chaussée particulièrement en mauvais état). 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 afin de vous assurer qu'il n'y a pas un cycliste ou une auto qui limiterait votre champ d'action. Vous pouvez ensuite dire «relais» à celui qui vous suit ou l'annoncer d'un geste clair de la

main, vous écartez doucement de votre ligne de roulement et finalement ralentir légèrement de façon à rétrograder le peloton.. Lorsqu'il y a peu de vent ou lorsqu'il est de face, il est préférable de se déplacer vers le centre de la route. Il peut toutefois en être autrement lorsque le vent est de côté. Nous discuterons de ce cas particulier à la section F : « La formation en éventail ».

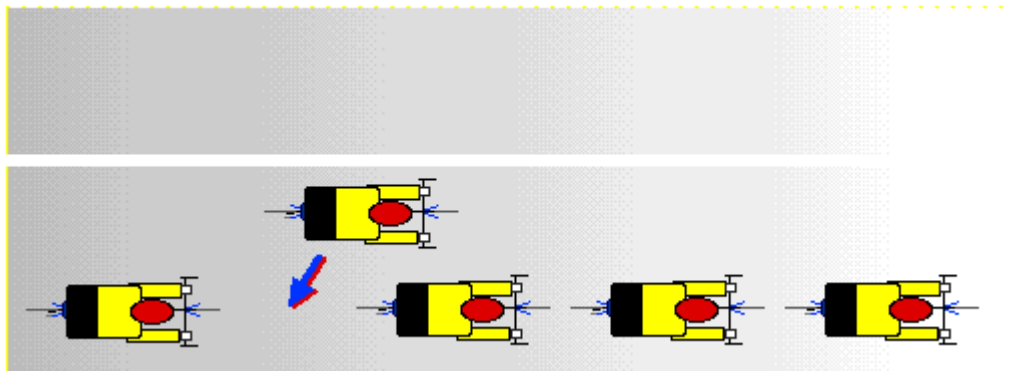
Il est important de ne pas quitter brusquement sa ligne de roulement. Certains utilisent cette façon de faire afin d'indiquer clairement qu'ils laissent la tête du peloton. Vous risquez de surprendre les troisième et quatrième cyclistes de la file qui ne vous avaient pas initialement dans leur champ 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 2e ou 3e cycliste, vous commencez vous aussi à utiliser la partie latérale de leur sillon.

14 - Si vous ne voulez pas faire les relais :

- Vous devez rester derrière le groupe afin de ne pas monter dans la file jusqu'à sa tête**
- Si vous n'êtes pas à la queue d'une file, il est préférable de vous rendre à la tête de la file et de faire un relais très court de 20 à 30 sec.**

Si vous trouvez que le groupe roule trop vite pour vous, vous devez éviter de prendre les relais. 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 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.



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. Dans cette situation, faites plutôt un relais très court (20 à 30 secondes) et restez ensuite à la fin de la file.

4 - d) En tête du peloton.

Le salaire d'un pilote d'un Boeing 747 est d'environ \$100 000 par année. Il reçoit un salaire élevé en grande partie parce qu'il a une grande responsabilité. En tête de peloton, vous pouvez vous considérer comme un pilote de Boeing (salaire en moins). 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 stable possible.

15 - 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.

16 - Pour augmenter la vitesse du peloton vous devez :

- Vous assurer que l'ensemble des cyclistes du peloton est capable d'absorber ce gain de vitesse.
- L'augmenter très graduellement, un km/h à la fois.
- Ne jamais le faire juste après avoir pris le relais.

Comme au hockey, comme au football, comme au lit d'ailleurs, il faut savoir faire corps avec le reste du groupe. À quoi bon augmenter la vitesse et finalement se retrouver seul ou à deux trois en avant du peloton ? 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.

4 - e) Formation en file indienne.

La formation en file indienne est celle qu'on doit utiliser lorsqu'il y a trop de trafic pour pouvoir circuler à deux cyclistes de large. Cette formation est la plus simple des trois formations possibles et a l'avantage de n'utiliser qu'une bande étroite du bord de la route (un cycliste de large en formation et deux de large durant les relais) Elle a l'inconvénient de produire des files très longues, lorsque le nombre de cyclistes est élevé (plus d'une dizaine). De plus, l'effet de sillonnage est plus faible dans cette formation que dans la formation à deux lignes parallèles.

4 - f) Formation de deux lignes parallèles.

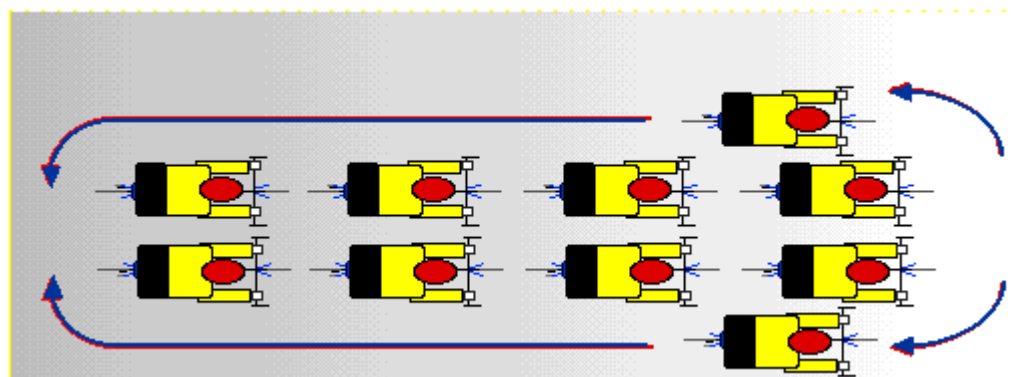
17- Il est préférable, pour un groupe de six cyclistes ou plus, de rouler en formation de deux lignes parallèles.

Une file de cyclistes trop longue produit beaucoup d'effet de ressort, ce qui peut, à la longue, devenir épuisant. Le roulement à deux lignes est alors plus confortable et l'effet de sillonnage est plus efficace. Cette formation a aussi l'avantage de vous laisser côtoyer le même cycliste pendant une bonne partie du parcours. Elle a l'inconvénient de prendre beaucoup de place sur la route puisqu'au moment du relais, il y a quatre cyclistes de large. Lorsque les conditions le permettent, c'est généralement ce type de formation que les cyclistes préfèrent.

Dans une formation à deux lignes, on peut faire les relais deux par deux ou par roulement du groupe.

18 - Relais deux par deux.

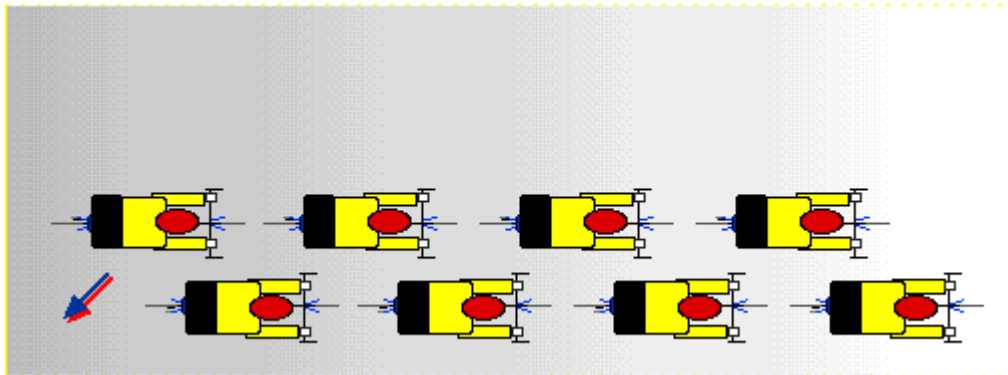
Dans ces relais, le cycliste de gauche se déplace à gauche et celui de droite, à droite : le peloton passe ainsi entre les deux cyclistes qui font le relais.



Pour faire ce type de relais il faut être sur une route très peu achalandée puisque durant le relais il y a quatre cyclistes de large. C'est ce type de relais qui est le plus utilisé.

19- Relais par roulement.

Pour faire des relais par roulement, il faut que la ligne de droite remonte lentement la ligne de gauche jusqu'à ce que le cycliste d'en avant puisse se déplacer à gauche.



Celui qui est en arrière à gauche se déplace alors dans la ligne de droite. Ce manège peut évidemment se répéter indéfiniment. Le relais par roulement est plus difficile et demande des cyclistes un peu plus expérimentés. Il est important que tous les cyclistes du groupe soient conscients des manœuvres à exécuter.

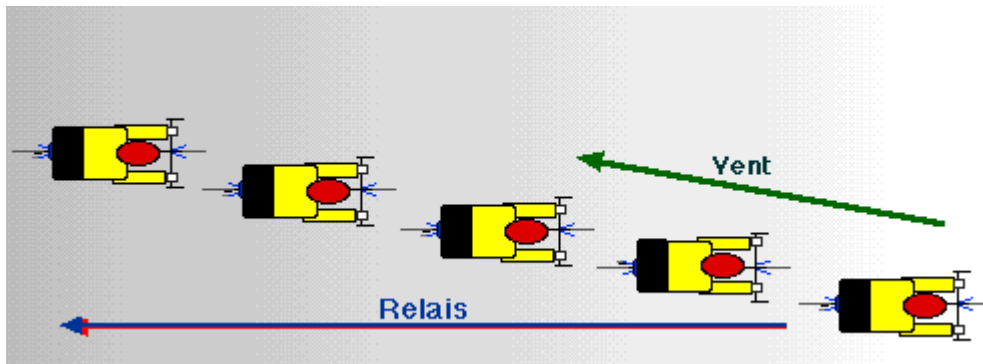
20- Faire la roue.

Faire la roue est la façon la plus rapide de rouler en groupe de cinq à dix cyclistes. Cette technique ressemble au relais par roulement, sauf qu'aussitôt qu'on a atteint la première place de la ligne montante, on se déplace immédiatement dans la ligne descendante du groupe. On ne prend pas de relais, on ne fait que passer en tête de ligne sans y rester. De cette façon, chaque cycliste reste très peu de temps face au vent (20 à 30 secondes) ce qui permet à tout le groupe de rouler très rapidement. C'est la formation à utiliser, entre autres, lorsque vous êtes un petit groupe qui veut en rejoindre un autre.

4 - g) Formation en éventail.

21- Par vent de côté, il est préférable de former un éventail plutôt que de rouler en file indienne.

Si le vent vient de la gauche, le cycliste de tête se place près du centre de la route ; s'il vient de la droite, il doit être à la bordure de la route.



Tous les cyclistes roulent assez près les uns des autres en plaçant leur roue avant à mi-chemin de la roue arrière de celui qui les précède.

22- En éventail, il est important de garder une ligne de roulement la plus droite possible et d'éviter tous déplacements transversaux brusques.

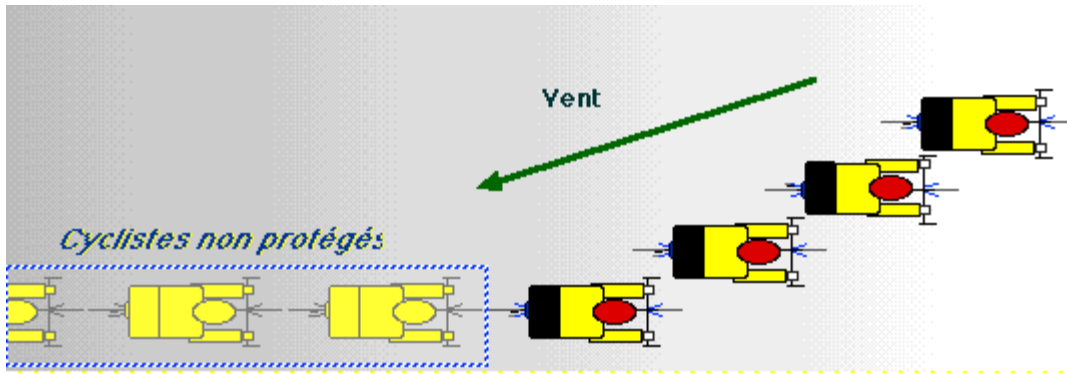
Si vous vous déplacez transversalement, le cycliste qui vous suit sera obligé de faire la même chose, mais avec possiblement un déplacement un peu plus prononcé que le vôtre. Cet effet d'amplification du déplacement peut donner des sueurs froides à ceux qui sont à la queue de l'éventail.

23- En formation d'éventail, il faut prendre les relais du côté d'où vient le vent.

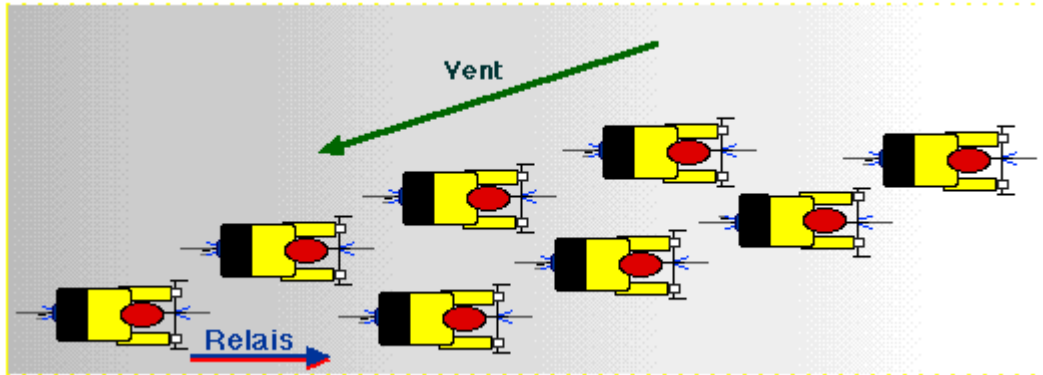
Sinon, vous seriez obligé d'accélérer avant de faire votre relais. (voir la figure)

24- Par vent de côté, si le groupe est trop gros pour un éventail simple, il faut se placer en formation d'éventail double et faire des relais en changeant d'éventail.

La formation en éventail ne fonctionne pas bien lorsque le groupe est trop gros (plus de 7 ou 8).



Les derniers, à la queue de l'éventail, sont alors en bordure de route et ne peuvent pas profiter du sillon de ceux qui les précèdent. Il est alors préférable de faire deux éventails un derrière l'autre et de faire des relais en changeant d'éventail.



Il est important que tous les cyclistes du groupe soient conscients des manœuvres à exécuter.

5- 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. Le sillonnage est un sport pour les cyclistes comme le hockey est un sport pour ceux qui savent patiner. Vous pouvez être un très bon cycliste sans être un bon sillonneur. Il n'y a que ceux qui ont passé des centaines d'heures à écouter de la musique qui peuvent se considérer comme des vrais mélomanes. Vous pourrez, de la même façon, vous considérer comme un vrai bon sillonneur expérimenté lorsque vous

aurez passé plusieurs heures à rouler en groupe et à découvrir toutes les facettes du sillonnage.

Bonne randonnée,
Jacques Martel.