

Ces quelques pages, adressées aussi bien au pilote d'un tandem qu'à son équipier déficient visuel, sont le résumé de l'expérience personnelle d'un équipier ayant quelques années de pratique avec différents pilotes du Cyclo-VTT-Lucéen (CVL de Sainte Luce sur Loire).

PLAISIR DE ROULER ENSEMBLE.

Les deux cyclistes constituant l'équipage d'un tandem, ont chacun ou chacune leur propre personnalité. Pour fonctionner au mieux, le duo n'est pas l'addition des capacités de chacun, mais la combinaison de ce que chaque partenaire peut et veut bien proposer et partager. Chacun des deux tandémistes a une place bien précise sur l'engin. Elle lui est propre. Il est le seul à y ressentir des sensations particulières, que l'autre ne ressentira jamais. Il faut donc que chacun puisse facilement les exprimer à son partenaire et qu'elles soient bien entendues. Cela facilite une tenue de route de l'engin, la plus harmonieuse possible dans la meilleure rentabilité des efforts. C'est donc par une communication constante et régulière que se développe le plaisir de rouler ensemble.

Il faut mieux se faire plaisir sur un tandem, bien organiser les sorties car au bout du compte, c'est cela que les partenaires garderont en souvenir. Les désagréments seront autant d'appréhensions pour les sorties suivantes. Les contraintes supportées par le pilote, étant plus importantes que sur un vélo, son plaisir peut disparaître pour faire place à de la gêne. Bien sûr, la forme n'est pas toujours au rendez-vous. Il faut alors minimiser les ambitions.

Il faut prévoir Généralement au minimum, entre quatre et six sorties communes, avant que le pilote maîtrise au mieux le fonctionnement de l'engin, que les deux équipiers arrivent à bien se coordonner, qu'ils créent des automatismes rassurant et sécurisant. Il est important que l'équipier se souvienne que son pilote développera plus d'énergie que lui, parce qu'à son effort physique il faut ajouter la gestion de la direction du tandem. En gros et dans l'ensemble d'une sortie, il faut compter que le pilote fera bien une fois et demie la dépense physique faite par l'équipier, et ceci dans le meilleur des cas. A l'équipier de compenser cela en étant un moteur auxiliaire efficace, un partenaire agréable.

L'équipier déficient visuel apprécie à sa façon, les randonnées cyclistes. Il perçoit différemment l'environnement. Pour un être humain en possession totale de ses cinq sens, La vue procure 80/100 des sensations perçues. Absentes ou diminuées chez l'équipier, celui-ci compense ce déficit par l'utilisation de ses autres sens, et ainsi découvre de nouveaux agréments à ce sport. Dans la limite de ses capacités, il reconstituera mentalement, les informations données par son pilote, et ce qu'il percevra de son environnement.

Par nature, il existe une dépendance de l'équipier déficient visuel envers son équipier voyant. C'est évident qu'ils doivent bien se connaître, et particulièrement, qu'ensemble, ils maîtrisent correctement l'aide au déplacement d'un déficient visuel, utile quand ils ne sont pas sur leur engin.

A CHACUN SA PLACE.

La coopération des deux cyclistes commence avant même de monter sur l'engin. Elle se retrouve dans la préparation, sortie du tandem, vérification du gonflage des deux roues, du bon fonctionnement du compteur, de la trousse, du réglage des hauteurs de selles et guidons, des freins, pompe et bidons. Même si l'équipier ne peut pas faire tout l'inventaire, du fait de son handicap visuel, du moins, peut-il évoquer ces différentes manœuvres, être un aide-mémoire précieux, synonyme de responsabilité partagée.

L'équipier n'est pas uniquement un passager actif, il est aussi responsable à part entière de la tenue du matériel. C'est pour cela que le pilote ne doit pas s'accaparer cet aspect de la sortie tandem. L'engin est la propriété sportive du couple durant l'effort. Ce n'est pas parce qu'il ne contrôle pas visuellement tout cet aspect que le déficient visuel se trouve déchargé de cette responsabilité. De plus, si le tandem est sa propriété, il doit assumer toute la prise en charge de son bon fonctionnement, révision et renouvellement des pièces essentielles. Il est préférable qu'il conserve tout l'historique de son entretien. Bien sûr, il fait totalement confiance à tous les pilotes capables de le conseiller dans d'éventuels remises en état.

Un binôme tandémistes n'ira jamais deux fois plus vite qu'un cycliste seul, même sur terrain plat. Le tandem peinera beaucoup plus dans une côte, voire sera rapidement en difficulté, tout dépend de la bonne coordination de ses passagers. Dans la descente, il peut aller bien plus vite, c'est le meilleur moment pour récupérer des efforts, voire faire la descente en roue libre. C'est le moment de respirer profondément, de s'oxygéner. Ça peut être aussi le moment de prendre facilement de la vitesse pour préparer la côte qui suit immédiatement, et la franchir plus aisément grâce à l'élan.

EN ROUTE.

Au moment du départ, les deux tandémistes doivent toujours aborder le tandem du même côté pour grimper dessus. S'ils ont à marcher ensemble en tenant le tandem, l'équipier le tenant par la selle arrière, être du même côté, réduit l'empiètement, donc la largeur de passage. A ce moment-là, le pilote guide et aborde en premier le circuit choisi. De ce fait, il protège par sa présence, l'équipier déficient visuel, de tout obstacle, poteau, dénivelé. Il peut aussi et en plus, les signaler verbalement, ainsi que tous les mouvements qui peuvent les intéresser. etc ...

Durant la randonnée, le pilote peut donner des indications sur tout le visuel qui entoure l'engin, le paysage, la vie humaine, et autre, s'il est très observateur. Cela ne doit pas entamer la vigilance qu'il porte à la conduite. Si nécessaire pour gérer un imprévu, il peut reporter de quelques instants ses informations. Pour être bien entendu par son équipier, le pilote n'est pas obligé de tourner la tête sur le côté pour s'exprimer. Il suffit qu'il parle un peu plus fort.

Lors d'une sortie, le départ se fait tranquillement et en douceur. Cela est d'autant plus facile que les selles ont été préalablement réglées à la bonne hauteur, les vitesses passées sur le petit pignon, même sur le grand plateau. Le pilote prévient son équipier de la manœuvre. Il relève la pédale du côté choisi, en indiquant son geste, d'un mot bref, préalablement établi entre les deux cyclistes. Une fois l'appui commun effectué, les premiers mètres de roulage sont faits lentement pour permettre de bien s'équilibrer. L'effort ne peut pas bien se développer avant que les pieds soient bien solidarisés au pédales, soit par les cale-pieds classiques avec sangle, soit par les autobloquants.

Lors d'un départ en groupe, il est préférable que le tandem parte parmi les derniers, pour ne pas gêner les manœuvres des autres vélos. Un déséquilibre même maîtrisé peut créer un danger, un écart qui peut surprendre. La stabilité à faible allure du tandem est plus précaire puisqu'il demande une bonne coordination du couple routier.

Il sera facile ensuite, de rapidement rattraper le groupe, passer les vitesses pour retrouver un effort correspondant à la géographie de l'itinéraire, ou, et des impulsions des autres cyclistes. Tout au long du parcours, c'est au pilote de négocier les trajectoires, d'évaluer les risques à prendre. Pour garder son équipier vigilant, le pilote peut s'évertuer à dire par des mots simples, courts, brefs, précis, dans une large majorité, tout ce qu'il fait, ou a envie de faire. Quand il est en groupe, C'est bien aussi de s'y situer et d'expliquer succinctement l'allure générale.

Le vent et la pluie sont des intempéries contraignantes. Les bourrasques de vent peuvent influencer la conduite, leurs soudainetés perturbent la Stabilité de l'ensemble et fragilise l'équilibre et sa direction. Si venant de l'arrière, il est un précieux allié, de face, il freine sérieusement l'allure. De côté, les rafales peuvent faciliter des écarts dangereux. La pluie gêne la vue, et un pilote portant une paire de lunettes est encore plus handicapé.

EN TOUTE SECURITE.

La sécurité de l'engin et de ses deux occupants revient en particulier au pilote, qui pour l'assurer prend toutes les directives adéquates. L'équipier propose parfois, mais ne prendra jamais de décision

Si dans un groupe, un tandem peut naturellement parfois freiner l'allure, les cyclos ne voulant pas le laisser seul face à un parcours accidenté plus contraignant pour lui, ce dernier sur terrain plat, est apprécié pour ses relais. Par sa masse plus imposante, le tandem crée un sillage qu'un vélo recherche particulièrement. Abrisé derrière le tandem, il fournit moins d'effort, profitant de son aspiration.

Même si l'équipier influence la vitesse de l'engin, s'il veut imposer au pilote un rythme soutenu, une cadence rapide, une place dans un groupe cycliste, un relai particulier, une allure en queue de peloton, un arrêt nécessaire, c'est le pilote qui peut apprécier tous ces éléments, en fonction de l'environnement général, du danger, de l'attitude des autres cyclistes, de la variété physiques des parcours, des dénivelés, de la qualité de la route, largeur et nature du revêtement et de la chaussée, de la circulation autour de l'engin, piétons, cycles et véhicules motorisés.

Même si l'équipier peut physiquement être en meilleure condition que le pilote, il ne peut pas pousser ce dernier, au-delà de ses capacités propres, au risque d'engager la sûreté de l'expédition.

Par contre, le poids et le volume du tandem avec ses deux cyclistes provoquent une certaine inertie, influencée aussi sans doute par sa longueur, qui peut alimenter un ballant inconfortable s'il est mal équilibré.

UN PEU DE MECANIQUE.

Les différents mécanismes étant situés dans la moitié arrière basse du tandem, c'est l'équipier qui est à même d'entendre plus facilement le bruit lié à leur fonctionnement. C'est donc lui qui peut analyser ce bruit, en aviser le pilote, et déceler toute ses bizarreries. Il est important qu'il puisse donner de bonnes explications au pilote. Ce dernier doit préciser qu'il a compris l'information, et agir

en conséquence. Il est préférable que le pilote tienne compte de ces remarques et ne les passe pas pour anecdotes banales.

Pour faciliter la synchronisation du pédalage des deux passagers, il faut veiller à ce que les deux pédaliers fonctionnent en symétrie, c'est-à-dire que les pédales soient à la même hauteur. Tout décalage perturbe l'intensité des appuis, leurs simultanités, créant un faux rythme, synonyme d'efforts supplémentaires. Cet incident arrive généralement après un saut de chaîne. Ne pas hésiter à bien prendre son temps pour ré-axer les deux pédaliers.

Du fait de son inertie, Un tandem partira plus lentement qu'un vélo, il mettra aussi, plus de temps à s'arrêter, et donc dans les deux cas, cela lui demandera un temps et une distance de réaction plus importante. Cela est à prendre en compte dans les départs, les arrêts, les ralentissements aux croisements routiers, et dans tous les regroupements.

DANS UN GROUPE.

Dans un groupe, cela peut être intéressant d'établir une collaboration avec les cyclistes. Ces derniers plus mobiles, en prenant un peu d'avance à l'approche d'un carrefour, peuvent prévenir de la possibilité de passer sans s'arrêter, ou de stopper. Le tandem ainsi guider, peut éviter un arrêt avec un redémarrage beaucoup plus laborieux qu'un simple vélo.

CARREFOUR.

A l'approche d'un carrefour, le pilote doit prévenir au moins une cinquantaine de mètres à l'avance, afin que son équipier se prépare à tout changement de pédalage et à un éventuel arrêt. Déchausser n'est parfois pas immédiat. Appuyant moins fort sur les pédales, le pilote ralentit l'engin, et approximativement à une dizaine de mètres du croisement, il renouvelle l'information, précisant la distance, (du style : stop à dix mètres). Puis (à trois, on pose le pied, un, deux, trois, l'équipage s'étant préalablement mis d'accord sur le pied à poser). Il peut aussi dire : préparez à déchausser, ou déchausses), avant : on pose).

Regarder derrière lui, est un geste délicat pour le pilote. Contrôler la présence d'autres cyclos, observer une situation particulière, provoquent le risque d'un écart sur la route, entraînant la fragilisation de l'équilibre.

RESTER MODESTE.

Un circuit sinueux ne pose pas de problèmes dans la conduite, le tandem adapte automatiquement son inclinaison et celle de ses passagers. C'est bien de garder relevée, la pédale, du côté du virage, à droite si le virage est à droite, et inversement. Par contre, un virage brusque, un changement de direction inopiné, sont plus délicat. Il faut les aborder très lentement. La masse du tandem et de ses deux cyclistes, plus l'inertie de l'ensemble, fragilisent l'équilibre. Il ne faut pas hésiter à prendre des virages beaucoup plus larges. Cela est d'autant plus vrai que le sol peut être moins stable, ou gravillonné.

L'équipier doit maintenir souplement ses appuis sur son guidon. Il ne doit pas contrarier les mouvements du tandem provoqués par le pilote. Cela peut perturber l'axe de la selle du conducteur, le confort de sa station assise, les réflex de ce dernier, et la tenue de route de l'engin. Il doit garder une bonne prise de ses poignets, ses coudes et ses épaules, les plus libres possibles, non rigidifiées par des appréhensions liées aux événements.

Toutes les prises de décisions s'accompagnent inévitablement d'une modification du pédalage, accélération, ralentissement. C'est uniquement par l'échange verbal, que l'équipier suit les manœuvres, qu'il y participe activement et volontairement. C'est avec l'expérience de multiples sorties, que le ressenti des impulsions sur le pédalier par le pilote, peut informer son équipier, de ce qu'il doit faire ou ne pas faire. En aucun cas, ce dernier ne doit pas contrarier l'action, au risque de créer du danger pour l'équilibre.

L'équipier ne peut pas prendre de décision allant à l'encontre du pilote, comme s'arrêter de pédaler par exemple, faire un mouvement imprudent sur sa selle, il risque de provoquer un déséquilibre, d'autant plus important qu'il est effectué à un moment critique du pédalage en commun. Le pilote ne voyant pas derrière lui les gestes de son équipier, est surpris. Tout mouvement suspect, peut le troubler, le faire hésiter dans une manœuvre. Il vaut mieux choisir de commun accord, les moments pour se ravitailler, prendre le bidon, fouiller dans les pochettes, se délasser d'un pédalage laborieux, soulager la position assise.

Lever le pied dans une côte, où lors d'un pédalage sportif mettant en jeu le maximum des possibilités physiques, si cela n'est pas signalé, est très dangereux, provoquant un surcroît d'effort préjudiciable à l'état de la musculature de l'équipier non prévenu.

Le pilote analysant les efforts, en fonction du déroulement de la sortie, c'est lui qui gère le passage des vitesses, plateaux et pignons. Il doit impérativement informer son équipier, quand il décide de faire cette action. Grâce à cette information, ce dernier cessera momentanément d'appuyer sur les pédales, pour permettre au mécanisme de modifier son fonctionnement. Il reprendra ses efforts d'appui, quelques secondes plus tard, quand il n'entendra plus le bruit de transfert, au niveau de ses pieds.

En fonction des reliefs, le pilote peut être amené à changer de vitesse, de plateau. Il doit avertir son passager, avant tout changement, pour éviter que ce dernier n'appuie sur le pédalier au moment de l'opération, mettant à mal le mécanisme, faussant son action, pouvant provoquer le déraillement voire plus si les appuis sont trop violents.

Il faut éviter de faire les changements dans une côte, surtout si elle est prononcée. Il faut le faire de préférence juste avant, ou le plus rapidement possible dans les premiers mètres de l'ascension, mais toujours à faible allure et en appuyant faiblement sur les pédales. Lors de ces changements, une mauvaise coordination dans les appuis des deux équipiers peut provoquer des dégâts sur chaque élément des mécanismes.

Se mettre en danseuse demande beaucoup d'expérience, de coordination. Les mouvements étant plus toniques, ils peuvent déséquilibrer l'engin, provoquant un écart sur la route. Le pilote doit maintenir fermement la direction. Il faut mieux être en dehors d'un groupe cycliste pour le pratiquer.

Lorsque l'équipage aborde une côte, Le pilote peut prévenir verbalement son partenaire en évaluant approximativement la longueur de l'effort à fournir, et l'importance du dénivelé. Un code verbal peut être préalablement établi. Cela permet au passager qui ne voit pas l'itinéraire, d'imaginer la dureté de l'obstacle, et de prévoir l'intensité des efforts à fournir, et le temps à y consacrer. Il pourra mieux moduler l'ensemble de son travail physique et prévoir une alimentation adéquate.

En plein effort dans une côte, il est préférable de ne pas parler, ou du moins, dire l'essentiel. Trop parler coupe la respiration, et donc diminue l'apport d'oxygène.

FIN DE RANDONNEE.

Lors de l'arrivée en fin de parcours, le pilote s'il y pense, peut passer la petite vitesse, pour finir en douceur. Cela permet de préparer le mécanisme pour la future sortie, qui se fera plus simplement. Echanger sur le déroulement de la randonnée, permet d'améliorer les suivantes.