

SÉCU

La sécurité est l'affaire de **TOUS**.

Tous les pilotes doivent piloter sans danger pour que le groupe ne soit pas en danger.

1. PRINCIPES DE BASE

Il est évident, mais nécessaire de le préciser: « *Chaque pilote est responsable de sa machine !* »

Piloter en groupe, sous entend, motos différentes les unes des autres, mais aussi et surtout, pilotes différents de part l'âge, la conduite, la sensibilité, l'expérience, le caractère...

Il est donc utile de:

- respecter le code de la route
- ne pas rouler avec de l'alcool ou sous l'emprise de drogues dans le sang (attention également à certains médicaments)
- ne pas rouler sur les bandes d'arrêt d'urgence
- toujours s'arrêter en position de sécurité
- se faire voir des autres véhicules, phares, clignotants,...
- remercier ceux qui laissent le passage

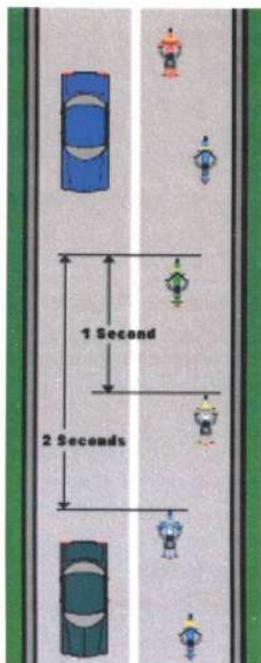
« *Chaque pilote est responsable de lui-même !* »

Enfin, il est bon de rappeler que ce ne sont que des balades, pas des courses, alors on respire, on profite et surtout, on prend du plaisir!

2. ROULER EN GROUPE

Rouler en groupe ne s'improvise pas ! Il faut donc organiser le groupe afin d'assurer la sécurité des pilotes, de faciliter l'utilisation de la route par les autres usagers et de garantir une sortie sereine et sans souci.

2-1°) FORMATION D'UNE COLONNE



La circulation en groupe nécessite la formation d'une colonne sur deux files, en quinconce. Cette formation permet :

– d'avoir des distances de sécurité plus importantes, sans besoin d'évitement en cas de freinage (distance de sécurité entre deux motards : 2 secondes)

– de diminuer l'encombrement sur la route

– d'avoir un couloir de vision centrale qui permet à chaque motard de voir loin

La formation en quinconce va souvent être modifiée lors des dépassements, de prises de virages et autre situation de la circulation. Mais dès que possible, il faut reformer la colonne sur deux files, en quinconce.

2-1-1°) ORGANISATION DU GROUPE

La première moto (Road Captain). Elle joue un rôle tout particulier :

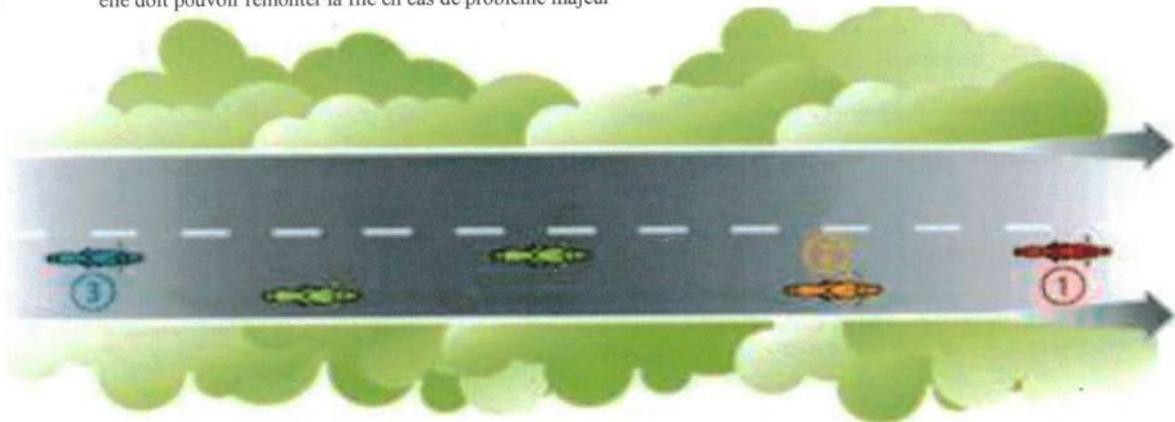
- elle se place sur la partie gauche de la voie, en « éclaireur »,
- elle doit connaître le parcours et guider les autres,
- elle ajuste sa vitesse par rapport à la moto qui se situe derrière
- elle indique par un signe de la main ou pied les pièges sur la route (trous, gravillons) comme on le fait en vélo route.

La seconde moto :

- elle doit être la plus petite cylindrée
- la plus faible autonomie
- conduite par le motard le plus novice
- elle doit répéter les gestes du motard de tête (ralentir, trou sur la route etc..)

La dernière moto (Safety) :

- elle surveille l'ensemble du groupe
- elle est identifiée du groupe et de l'extérieur
- elle annonce un problème par appel de phare
- elle est conduite par un motard expérimenté
- elle doit être performante et en bon état de façon à ne jamais être larguée
- elle doit pouvoir remonter la file en cas de problème majeur



© motomag.com - DR

- 1 Le guide (motard expérimenté)
- 2 Le moins expérimenté ou la machine la moins puissante
- 3 Un motard expérimenté ferme la marche et protège le groupe des véhicules suivants

2-1-2°) RECOMMANDATION PARTICULIÈRES

Lors de déplacement en groupe, avant le départ, écoutez attentivement les consignes de sécurité, qui seront données soit par le Security Officier, soit par son délégué ou soit par le Road Captain du jour.

- Le plus tôt possible, choisir sa place dans la colonne et surtout ne plus en changer sauf si vous devez vous arrêter d'urgence.
- Repérez la moto qui vous suit, ne la perdez pas de vue, si elle s'éloigne de vous, ralentissez, la colonne le fera également automatiquement. Laissez de 30 à 50 mètres de distance entre vous et la moto de devant selon la situation et rester en épi rapproché quand la colonne s'arrête.
- Roulez codes allumés avec ou sans les passing blanc.
- Respectez les limitations de vitesse, ne surestimez pas vos possibilités et celles de votre machine.
- Laissez le passage aux adjoints de sécurité et security officiers, seuls autorisés à vous dépasser
- Toujours garder la même place au sein du groupe
- Toujours mettre ses clignotants en cas de dépassement
- Ne pas hésiter lors de tout ralentissement à faire des appels de feux stop (pressions légères et répétées sur le frein)
- Relayer jusqu'à la moto de tête les appels de phare de ceux qui sont coupés du groupe (feu rouge, véhicule lent, panne, etc...)
- En cas de dangers identifiés par les motos de tête, relayer l'information jusqu'aux dernières motos.
- Rester vigilant en se méfiant du phénomène d'endormissement lié au fait de se contenter de suivre.

2-2°) LA CIRCULATION EN GÉNÉRALE

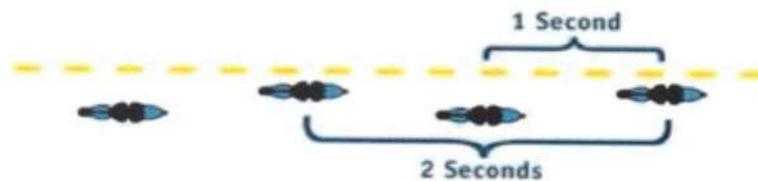
2-2-1°) EN LIGNE DROITE

Le faible encombrement de la moto permet de se déplacer sur toute la largeur de la route. En solitaire, on se place au milieu de la chaussée, et même décalé légèrement sur la gauche par rapport au centre.

En groupe, la moto doit se placer à droite ou à gauche de la voie, chaque moto étant placée en quinconce par rapport à celle qui la précède et la suit. Cela permet d'avoir un groupe plus compact et des distances de sécurité plus importantes, sans besoin d'évitement en cas de freinage intempestif.

Ce placement en quinconce offre un avantage supplémentaire : un couloir de vision central qui permet à chaque motard de voir loin.

A 90 km/h, il faut un espacement de 20 m entre chaque moto.



2-2-2°) EN COURBE

Le placement en quinconce reste de rigueur. Si l'on est au sein d'une série de virages rapprochés, il est possible de se mettre en file indienne.

2-2-3°) COMMENT NE PERDRE PERSONNE EN GROUPE

Dès qu'un groupe devient conséquent le Road Captain n'est pas en capacité d'observer l'intégralité de son groupe et encore moins la fin du convoi. Par ailleurs, le respect du code de la route lors du franchissement de carrefour et des changements de direction sont autant d'éventualités de perdre du monde.

La meilleure solution est de rouler en utilisant la méthode dite des tiroirs.

Le tiroir est l'élément du groupe qui en sort et le réintègre ensuite.

Un rappel des règles de la méthode

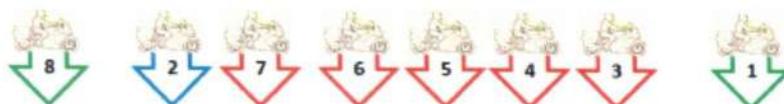
1. demande un minimum de 5 à 6 participants sans limite de nombre.
2. le **ROAD CAPTAIN** (identifié; veste fluo...) reste toujours premier et guide le groupe : interdiction de le dépasser.
3. le **SAFETY**, (identifié lui aussi : veste fluo...) reste toujours le dernier.

Fonctionnement

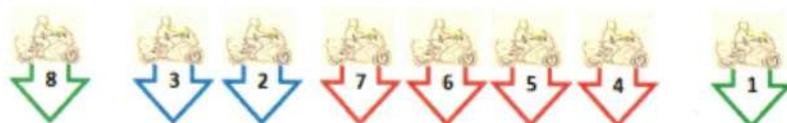
Par exemple, pour un groupe de 8 motos, le 1 étant le Road Captain et le 8 le Safety.



Au premier changement de direction (carrefour, rond point etc.) du 1, la moto qui le suit (le 2 donc) s'arrête (si le road Captain le lui indique c'est encore mieux), en sécurité mais à un endroit d'où il est bien visible, en montrant d'une façon non équivoque la direction qu'a pris 1 et tout le convoi passe. A la vue de 8, 2 redémarre devant lui. L'ordre des motos est donc maintenant : 1-3-4-5-6-7-2-8.



Au changement de direction suivant, le 3 qui par conséquent est devenu 2 s'arrête, en sécurité mais à un endroit d'où il est bien visible, en montrant d'une façon non équivoque la direction qu'a pris 1 et tous passent. Le 3 reste en place jusqu'au passage de 8 devant lequel il redémarre, à ce moment l'ordre est : 1-4-5-6-7-2-3-8.



Au changement de direction suivant, le 4 qui par conséquent est devenu 2 s'arrête....
Et ainsi de suite.

Cela peut sembler compliqué sur le papier mais en réalité c'est enfantin et amusant.

Si tout le monde joue le jeu, on se rend compte de l'intérêt du système. Cela permet de ne perdre personne et de se trouver à différentes hauteurs dans le groupe.

Pas d'anxiété pas de stress; bref plus de sécurité.

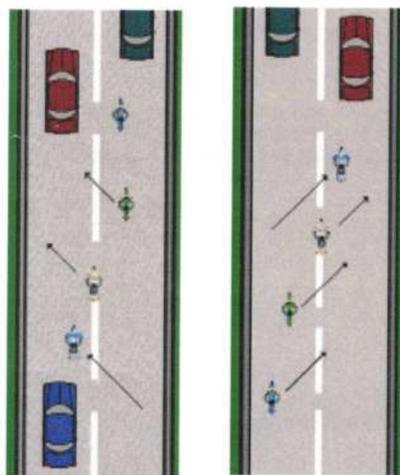
Pendant toute la durée de la balade; Il est formellement interdit de dépasser la moto devant soi pour ne pas perturber le système.

Il va de soit qu'en cas d'avarie d'une moto celles qui suivent s'arrêtent pour prêter assistance et une ou deux motos sont dépêchées pour rattraper le Road Captain et stopper la progression du groupe.

De même que chacun n'oublie pas de vérifier qu'il est bien suivi, à défaut il s'arrête, son prédécesseur en fait autant et ainsi de suite.

2-3°) LES DÉPASSEMENTS

2-3-1°) DÉPASSER EN GROUPE SUR VOIES RAPIDES



Sur les chaussées à plusieurs voies, il est préférable que tout le groupe se conduise comme un seul et même véhicule

Pour doubler un véhicule ou un groupe de véhicules, procédure en quatre temps:

- Le Road Captain indique sa manœuvre de dépassement
- Le Safety déboîte pour couvrir tout le monde (après avoir contrôlé ses rétros et son angle mort),
- Le Road Captain déboîte après avoir vérifié qu'il a bien le champ libre,
- Puis tout le groupe déboîte et double comme un seul homme. En plus, c'est beau et ça en jette !

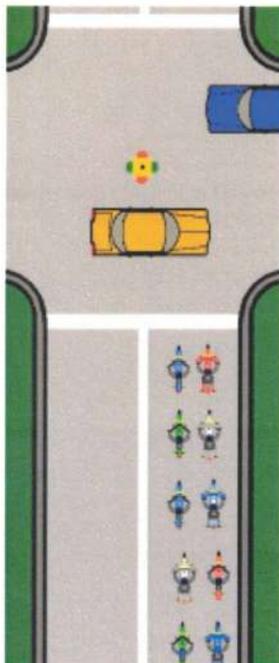
Idem pour se rabattre, le Road Captain devra s'assurer que le groupe dispose de la place nécessaire pour changer de voie d'un bloc

2-3-2°) DÉPASSER SUR ROUTES SECONDAIRES

Le dépassement en groupe est probablement la manœuvre la plus dangereuse. Mais il peut arriver qu'il faille dépasser une voiture ou un « obstacle ». Si le Road Captain décide de dépasser, il accélérera lors du dépassement afin de laisser l'espace suffisant aux pilotes suivants qui procéderont ainsi à tour de rôle. Après avoir doublé, il ne faut surtout pas couper la vitesse car sinon, ceux qui doublent à la suite ne pourront plus s'intercaler. Chaque pilote doit décider pour lui-même s'il est sécuritaire de suivre le pilote précédent en toute sécurité. De toute manière, le Road Captain ralentira ensuite sa vitesse pour attendre que tout le groupe ait dépassé l'obstacle.

2- 4°) LES ARRÊTS

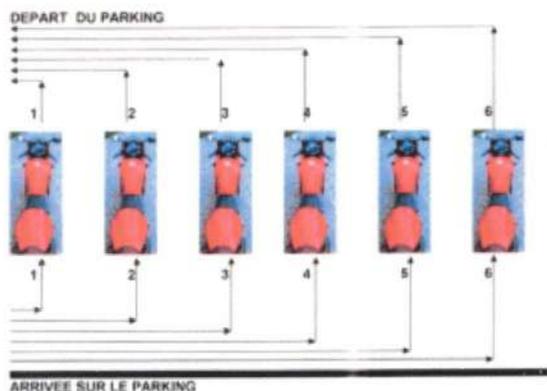
2-4-1°) ARRÊTS AUX FEUX OU À UN CARREFOUR



Le groupe doit se mettre en rang les uns à côté des autres en laissant le moins d'espace possible entre les motos.

Au démarrage, le Road Captain démarre en premier et le groupe se reforme en quinconce.

2-4-2°) ARRIVÉE ET DÉPART SUR UN PARKING



Arrivée sur un parking :

Le Road Captain indique le chemin pour se garer sur un parking, on emprunte ce chemin, on le suit, on ne le coupe pas.

Dans l'ordre d'arrivée on se place les uns derrière les autres ou à côté.

Départ d'un parking :

Le Road Captain démarre le premier, le groupe démarre dans l'ordre d'arrivée sur le parking

2-4-3°) ARRÊT D'URGENCE

Si un problème avec la moto ou un pilote cause un arrêt, le pilote doit signaler son intention aux autres et s'immobiliser en sécurité de préférence hors de la route.

Tous les autres pilotes doivent continuer et suivre le Road Captain pour éviter un rassemblement dangereux sur le bord de la route.

Seul le Safety peut s'arrêter pour aider. Il est de la responsabilité du Safety de prodiguer l'assistance au pilote en difficulté. Le Road Captain lui, mène le restant de la colonne à un endroit sûr un peu plus loin. De toute manière, le Safety (comme les voltigeurs) dispose du numéro de téléphone du Road Captain.

3. LES RÈGLES DE BONNE CONDUITE

- Se saluer, en levant la main gauche ou en faisant un signe en V de la main gauche lorsque l'on se croise. Il est évident que l'on salue TOUTES les motos.
- Saluer, même en ville, mais le signe de main est remplacé par un signe de tête, plus simple et moins dangereux !
- Se saluer ou remercier lorsque l'on dépasse. Le signe de main pour remercier est remplacé par un signe du pied droit pour saluer un motard que l'on dépasse ou pour remercier un véhicule à quatre roues qui nous a facilité le passage.
- Ne jamais faire d'appel de phares pour saluer car ce signe est assimilé à un danger.

4. LES CODES DIVERS

