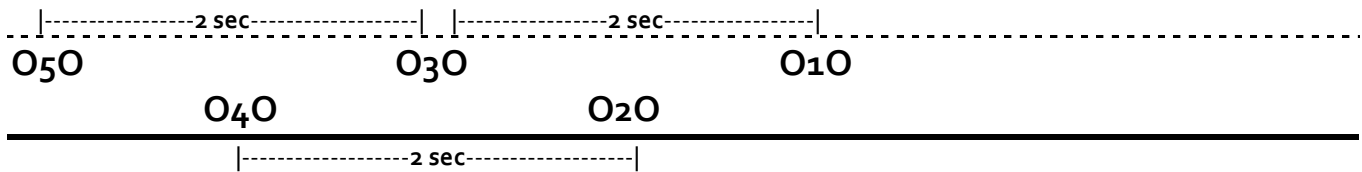




Conseils sur route

Mars 2010



1.2.2 Les rôles

1.2.2.1 Le rôle du chef de groupe (*leader*)

Le rôle de chef de groupe, c'est d'être responsable d'un groupe. Il doit apporter une attention particulière aux points suivants :

- Prévoir d'avance
- Il regarde assez loin devant pour voir les changements de la circulation et les conditions de la route.
- Il doit prévoir le temps nécessaire pour faire les signaux quand ils sont requis.
- Il doit prévoir le temps et la distance nécessaire pour la séquence de dépassement. N'oubliez pas la longueur de la formation est beaucoup plus longue qu'une automobile.
- Les changements de directions
- Il est préférable de revenir sur nos pas plutôt que de risquer des confusions et/ ou des accidents.
- Choix de la position
- Il place les pilotes les moins expérimentés aux positions deux et quatre (formation à 5) et à la position 2 (formation à 3), les autres positions devraient être occupées par des pilotes habitués à la conduite en groupe.
- Vérifier régulièrement
- Il regarde souvent ses rétroviseurs pour s'assurer que tout va bien. Tous les membres devraient d'ailleurs, faire de même pour plus de sécurité.
- Connaissance de l'itinéraire
- Le chef de groupe s'assure que tous connaissent bien l'itinéraire et les points de ralliement au cas où quelqu'un se perdrait momentanément. Cette opération doit se faire avant le départ.
- Ne prend pas de risques
- Il ne doit pas tenter d'impressionner les autres par des manœuvres périlleuses ou par des excès de vitesse.
- Suit les limites de vitesse
- Tout en étant conscient des réalités de la route et de l'expérience des pilotes qui l'accompagnent. Si le bord de la chaussée est raboteux, si le pavé est mouillé, si la circulation est dense, RALENTISSEZ!

- Conseils au chef de groupe
- Vous devez connaître les signaux utilisés et vous en servir lorsque requis.
- Regroupez tous les pilotes de votre groupe avant de prendre le départ.
- Vérifiez si les coéquipiers ont fait le plein d'essence avant de partir.
- Aux feux de circulation, prévoyez autant que possible que le groupe puisse passer en même temps. Si votre groupe est divisé, réduire la vitesse ou arrêter, si possible pour reformer le groupe dans un endroit sécuritaire du même côté de la route.
- Quand vous démarrez aux intersections, faites-le doucement et progressivement.
- À l'arrivée d'un village, commencer à ralentir à l'affiche avancée de 50 Km, afin d'entrer dans la zone lente à la vitesse permise.
- À la sortie du village, commencer à accélérer lorsque tout le groupe sera sorti de la zone lente.
- Si une moto de votre groupe a une panne ou un bris, vous et les autres membres du groupe devrez arrêter pour lui porter assistance.
- Réduisez votre vitesse avant d'entrer dans une courbe (tenez compte des panneaux indicateurs) afin d'éviter le freinage au milieu de celle-ci.
- Assurez-vous que le balayeur a parfaitement compris les règles à suivre, et qu'il connaît tous les signaux.

1.2.2.2 Le deuxième ou quatrième du groupe

- Ce sont les endroits dans le groupe où se tiennent ceux qui ont le moins d'expérience de conduite en groupe. En principe, ce sont les endroits les plus sécuritaires. Dans une formation à trois ou à cinq, il sert de balayeur lorsque le groupe veut revenir sur la voie de droite.

1.2.2.3 Le dernier du groupe ou "le Balayeur"

- Le rôle du balayeur est de compléter le leader
- Il tient le rôle de balayeur lorsque le groupe veut dépasser sur une autoroute.
- Il est celui qui ferme le groupe et celui qui porte une attention à la circulation provenant de l'arrière.
- Les critères d'un balayeur sont les mêmes que ceux d'un chef de groupe.

1.2.3 La Distance

- La distance à maintenir entre chaque moto est de 1 seconde. Donc, entre la première moto et la troisième, il doit y avoir 2 secondes ou une distance raisonnable, confortable et sécuritaire. Il faut respecter l'espace vital de chaque motocycliste dans le but de ne pas lui nuire si ce dernier doit dévier de sa trajectoire soit en effectuant un contre-braquage pour éviter un obstacle ou bien pour aborder une courbe. Donc en aucun temps, vous ne devez vous trouver à côté d'une autre moto.

- Il faut que la formation soit assez serrée afin d'éviter qu'un automobiliste puisse s'insérer entre les motos 1 et 3 ou 3 et 5, obligeant ainsi les motos 2 et 4 à aller sur l'accotement.
- S'il y a plusieurs groupes de motos, les chefs de groupes devraient laisser une distance d'au moins cinq secondes entre chaque groupe.
- Les motos munies de remorque ou de « side-cars » doivent être en tête de groupe. Il s'agit d'une règle de sécurité dictée par les études de freinage.

À 100km/h : une moto sans remorque freine en 52,40 mètres
une moto avec remorque freine en 80.75 mètres

À 50km/h : une moto sans remorque freine en 13.12 mètres
une moto avec remorque freine en 20.18 mètres

C'est une simple question de poids vs distance. (passagers, remorques, etc.)

1.3 La conduite en formation

1.3.1 Arrêt / Départ

- La manière d'effectuer un arrêt obligatoire au sein d'un groupe est celle-ci : Le premier fait son arrêt, le deuxième vient se placer à côté de celui qui le précède. Après avoir jugé que la circulation le permet, le premier démarre après avoir fait ses angles morts, suivi presque qu'immédiatement par son collègue qui était à sa droite et qui dans le groupe le suit; ce dernier ayant bien sûr vérifié ses angles morts. Ne partez pas trop vite afin de permettre au(x) suivant(s) de vous rejoindre.
- Par la suite, le(s) suivant(s) fera/feront la même chose. Il se peut que le groupe soit divisé par l'intrusion d'un autre véhicule suite à l'arrêt. Dès que l'occasion favorisera la manœuvre de manière sécuritaire et légale, soit qu'il y ait un dépassement, où ceux qui sont en avant se rangeront sur le côté (à un endroit sécuritaire) dans le but de reformer le groupe.
- Ne pas oublier qu'un arrêt est jugé légalement fait si le pied gauche du conducteur est déposé par terre.

1.3.2 La file indienne

- Si lors de vos randonnées, il y a un obstacle qui empiète sur votre voie, ex. vélo, le chef de file fait le signal de file indienne, signale que répète les suivants sauf le dernier. Ensuite, tout le groupe se met en file indienne de façon à passer à une distance respectable du vélo ou de l'obstacle. Une fois l'obstacle passé, le chef de file fait le signal de formation en damier et le groupe revient en formation en damier.
- Attention lorsque la file indienne est demandée vous devez respecter la distance raisonnable, confortable et sécuritaire (± 2 secondes). Donc les motocyclistes qui suivent le leader doivent ralentir pour permettre d'établir cette distance entre les motos.

1.3.3 Rotation des rôles.

- Il se peut que pendant la balade, le leader veuille céder sa place à un autre. Servez-vous du signe prévu, bras gauche étendu, paume vers l'avant, mouvement de l'arrière vers l'avant. Lorsque cela arrive, le dernier du groupe, attend d'avoir le droit pour dépasser le groupe (ligne pointillée), vérifie ses angles morts, dépasse le groupe; une fois le groupe dépassé, il refait ses angles morts et vient se placer en avant du groupe, assumant ainsi le rôle de chef de groupe. Ceux qui le suivent reforment le damier.

1.3.4 Technique de courbe

- Décrivez les différentes sections d'une courbe et faites la distinction entre la courbe et la trajectoire. Démontrez sur le dessin que le fait de prendre la courbe à l'intérieur laisse plus d'espace pour freiner au besoin.
- Regardez loin, analysez la courbe avant de la négocier (panneaux jaunes).
- Diminuez votre vitesse pour prendre la courbe de façon sécuritaire.
- Stabilisez votre vitesse avant le début du virage et placez votre moto sur le côté extérieur de la courbe.
- En maintenant une vitesse constante, penchez la moto et dirigez-vous vers l'apex.
- A l'apex, vous êtes à l'intérieur de la courbe. Lorsque vous voyez la sortie de la courbe, accélérez graduellement; au fur et à mesure que la moto se redresse, vous vous dirigez vers le côté extérieur de la voie à la sortie de la courbe.
- L'accélération permet un transfert de poids sur la roue arrière, ce qui lui donne une meilleure adhérence et l'empêche de déraper.

1.3.4.1 Autoroute (Sortie et entrée)

- Lorsque vous sortez d'une autoroute (sortie dans une courbe), le leader avant d'entamer la courbe de la sortie et dépendant du groupe, peut demander la file indienne. Il se dirige vers l'intérieur de la courbe et suit l'intérieur (apex continu) jusqu'à l'arrêt ou l'entrée sur une autre route.
- Lorsque vous entrez sur une autoroute (entrée dans une courbe) avant même l'entrée, le leader, encore, dépendant du groupe, peut demander la file indienne. Il se dirige vers l'intérieur de la courbe, qu'il suit (apex continu) jusqu'à ce qu'il voit la ligne droite d'entrée sur l'autoroute. Il accélère légèrement et se dirige vers la voie de droite de l'autoroute à ce moment c'est chacun pour soi. Une fois sur la voie de droite de l'autoroute vous reprenez la formation. N'oubliez pas de vérifier votre angle mort en accédant à l'autoroute.

1.3.5 Les dépassements

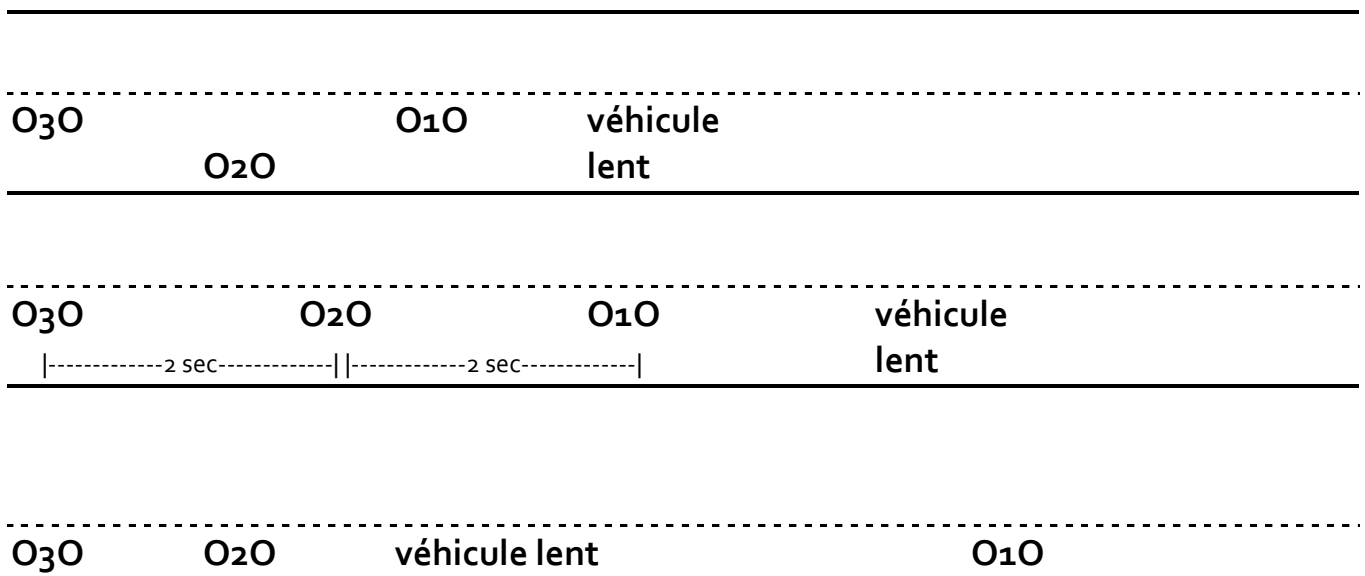
- Il y a quatre questions à se poser avant d'effectuer un dépassement.
 1. Est-ce nécessaire ?
 2. Est-ce sécuritaire ?
 3. Est-ce légal ?

Le chef de file numéro 1 indique son intention de retourner à la voie initiale, à l'aide de son clignotant et du bras gauche. Il s'assure qu'il y a suffisamment de place entre lui et le véhicule lent pour accommoder le reste de son groupe.
 Le numéro 2 met son clignotant également.
 Le numéro 3 met son clignotant.
 Le numéro 2 regarde dans ses rétroviseurs, vérifie son angle mort (à droite) et pas la suite il change de voie, il protège la voie pour ses coéquipiers.
 Les numéros 1 et 3 vont changer de voie ensemble.

1.3.5.2 Sur les routes secondaires :

- Quand vous circulez en formation et que vous décidez de dépasser un véhicule plus lent, faites-le un à la fois.
- Le chef de groupe doit demander la file indienne. Il va se déporter à gauche de la voie pour doubler.
- Quand il a exécuté la manœuvre, il reprend sa place dans la voie et continue de rouler afin de laisser l'espace nécessaire au second pilote.
- Dès que le chef de groupe est en sécurité devant le véhicule à doubler, le second pilote attend le moment propice pour doubler et double le véhicule.
- Les autres membres du groupe procèdent ensuite de la même façon.
- L'ordre de dépassement se fera comme suite : M1, M2, M3, etc.
- Souvenez-vous que vous devez doubler le plus rapidement et de la façon la plus sécuritaire possible
- N'oubliez pas de vérifier vos angles morts.

Dépassement sur route secondaire :



Le chef de file demande la file indienne.

Les motocyclistes vont dépasser à tour de rôle (un à un)

Le chef de file maintient une bonne vitesse pour permettre aux autres de pouvoir dépasser de façon sécuritaire et avoir assez de place pour revenir dans la voie une fois le véhicule lent dépassé.

Lorsque tout le monde est passé, le chef de file demande la formation damier.

S'il n'y a pas suffisamment de place, le groupe se coupe jusqu'à la prochaine zone de dépassement.

1.4 Conseils pour la conduite

- Le motocyclisme est une discipline défensive
- Pour éviter les incidents, vous devez devenir des conducteurs préventifs
- Attendez-vous au pire car il pourrait bien survenir.

1.4.1 La vision

- Regardez loin devant vous
- Tentez d'obtenir une vue d'ensemble
- Regardez souvent dans vos rétroviseurs
- Ne fixez pas
- Évitez de rester dans les angles morts d'un véhicule
- Gardez-vous toujours une porte de sortie.

1.4.2 L'habillement

- Des couleurs voyantes
- Un casque et de la protection pour les yeux ou un casque intégral
- Un manteau en cuir ou équivalent et une paire de pantalon long (en tout temps)
- Des bottes couvrant la cheville
- Des gants couvrant toute la main

1.4.3 Les obstacles

- Les conditions de la route changent très vite, vous devez surveiller attentivement ce qui se passe autour de vous. Essayez de repérer les obstacles le plus rapidement possibles, votre temps de réaction sera plus court.

1.4.4 Les animaux

- Ralentir au maximum, soyez attentifs, et comme dernier recours préparez-vous à contre-braquer. Il y a aussi les sifflets "ultra sonique" qui se vendent sur le marché et qui s'adaptent facilement à tous genres de motos.

1.4.5 Rouler sous la pluie

- Les lignes peintes sur la chaussée sont habituellement excessivement glissantes sous la pluie.
- Le temps le plus dangereux, c'est lorsque la pluie débute. La pluie n'a pas eu le temps de laver la route, elle est pleine de débris, poussière etc. Il ne faut pas oublier la possibilité d'huile.
- Il faut avoir des pneus en bonnes conditions et pas trop usés.
- Attention aux manœuvres brusques.
- La visibilité risque d'être réduite également, ne suivez pas de près.

1.4.6 Les chemins de fer

- Il est conseillé de ne pas franchir la voie ferrée en essayant de la prendre le plus perpendiculairement possible, car sur une route avec une courbe et une voie ferrée, cela risque de vous déporter dans l'autre voie, donc il faut la prendre normalement. Au besoin, ajuster votre vitesse avant.

1.4.7 Manque de freins

- Actionnez l'interrupteur d'urgence pour couper le moteur et rétrogradez graduellement jusqu'à l'arrêt.
- Allez vers l'accotement (si c'est possible) et gardez votre calme.
- Même procédure pour l'accélérateur bloqué.

1.4.8 Une crevaison

- Ne touchez pas aux freins, tenez fermement les guidons.
- Modérez les gaz lentement.
- Si la crevaison est sur le pneu avant, déportez-vous le plus possible vers l'arrière.
- Si le pneu arrière est crevé, ne bougez pas.

1.4.9 Le gros bon sens

- En tout temps, signifier clairement aux autres usagers de la route vos intentions de tourner.
- En cas de défauts de votre système de clignotants, utilisez les signaux manuels connus pour indiquer vos déplacements.
- Il est interdit par la loi de se faufiler entre deux rangées de voitures.
- Méfiez-vous des véhicules stationnés, une porte s'ouvre rapidement.
- La plupart des collisions impliquant une moto et un automobiliste ont lieu aux intersections, alors soyez-y attentifs !
- Quand un motocycliste désire changer de voie ou de direction, les rétroviseurs ne suffisent pas. Il faut tourner la tête et regarder par-dessus son épaule pour vérifier les angles morts.
- Ne suivez pas de trop près tout en respectant l'espace du groupe (formation)
- Si vous vous retrouvez dans une circulation dense, il pourra être difficile de garder la formation, alors on conduit chacun pour soi. Reprenez la formation une fois la

circulation dense passée ou idéalement rejoignez-vous à un point de ralliement prédéterminé.

- À tout moment si vous ne sentez pas à l'aise en conduite en groupe, avisez les autres d'arrêter, essayez de régler l'inconfort, si ce n'est pas possible, quittez le groupe et continuez seul.
- Vous êtes "maître à bord"

1.4.10 Vérification mécanique

- La sécurité, ça vous regarde tout le monde, vous et votre moto davantage.
- Voici un aide-mémoire pour vous assurer que votre moto prenne le bon chemin.
- Cinq minutes de votre temps vous permettront de rouler longtemps
- Pneus: Vérification de l'usure et de la pression des pneus.
- Freins: Vérification du système de freinage, niveaux des liquides, usure des plaquettes, fonctionnement des manettes.
- Direction: Ajustement et calibrage.
- Accélérateur: Ajustement et calibrage.
- Accessoires et éclairage: Les rétroviseurs et les accessoires sont-ils en bon état. Les clignotants et les phares sont-ils en bon état. La batterie est-elle correctement chargée. La chaîne (s'il y a lieu), la béquille etc.
- Dans le doute, faites vérifier votre moto par un mécanicien compétent!

1.4.11 Les signaux

Expliquez les différents signaux utilisés sur la route en plaçant une moto en avant du groupe et pendant qu'un moniteur donne les explications, l'autre moniteur assis sur la moto, fait le signal. Ceci dans le but que les élèves voient ce que le signal ressemble vu du derrière quand on suit le leader.

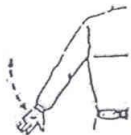
Les différents signaux sont :

- Formation en damier
- File indienne
- Ralentissement d'urgence
- Arrêt
- Suivez-moi
- Rotation du leader
- Obstacle sur la route
- Clignotant oublié
- Réduire ou augmenter l'intensité des phares
- Besoin d'essence/repas/toilette
- Moto en trouble

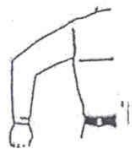
2 Signaux manuels / Communication sur la route

Signaux essentiels à utiliser lors de sortie d'association

RALENTISSEMENT D'URGENCE : Bras gauche à un angle de 45° vers le bas. On bouge le bras de haut en bas, paume vers le bas.



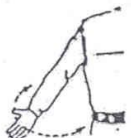
ARRÊT : Bras gauche plié à 90°, paume vers l'arrière.



SUIVEZ-MOI : Bras gauche levé vers le haut, paume vers l'avant. Mouvement du bras vers l'avant.



TU ES LE CHEF DU GROUPE : Bras gauche étendu, paume vers l'avant. Mouvement de l'arrière vers l'avant.



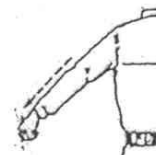
FILE INDIENNE : Bras gauche étendu vers le haut, index pointé.



FORMATION EN DAMIER : Bras gauche étendu vers le haut, les doigts fermés sauf, le pouce et l'auriculaire.



OBSTACLE SUR LA ROUTE : Bras gauche pointant l'objet. On peut utiliser la jambe du côté de l'obstacle en l'étendant vers l'obstacle.



CLIGNOTANTS OUBLIÉS : Bras gauche étendu, avant bas plié vers le haut à 90°. Ouvrir et fermer les doigts en forme de "C".



RÉDUIRE L'INTENSITÉ DES PHARES : Se taper légèrement sur la tête avec la main gauche.



ARRÊT POUR REPAS ESSENCE OU TOILETTE : Pointer à l'aide de la main gauche le réservoir à essence. Même signe pour pause santé.



ARRÊTER SUR LE CÔTÉ : Bras positionné comme pour un virage à droite, avec mouvement de l'avant-bras.



RESSERRER LA FORMATION : Bras gauche levé vers le haut, on le descend en pliant le coude à 90° à plusieurs reprises en fermant le poing.

URGENCE SUR L'ACCOTEMENT : Une fois arrêté sur l'accotement, déposez votre casque à une vingtaine de pieds (7m) en arrière de la moto.

NOTES