



Comment rouler en groupe en Sécurité

**Séance d'information
sur le déroulement des sorties
Buts: "SÉCURITÉ et PLAISIR"**

Principaux sujets discutés:

- La formation des cellules
- Les arrêts
- La vitesse
- Les signaux
- ...

La formation des cellules

Principes de base:

- Les membres qui sont moins expérimentés à rouler en groupe seront généralement à la position deux.
- Il faut aussi tenir compte du confort des membres à rouler à certaines positions ou avec d'autres personnes.
- Les motos avec remorque sont placées ensemble dans un même groupe ou à la tête des cellules car elles exigent une plus grande distance de freinage. Les 3 roues sont regroupées dans les dernières cellules.
- Si possible, au moins 1 CB par cellule.

La formation des cellules

- Afin de profiter d'une randonnée agréable et sécuritaire.
- Selon les affinités de chacun.
- Avant le départ:
 - Faire un rappel des règles de sécurité.
 - Annoncer l'itinéraire prévu pour la balade.
 - Ensuite, annoncer la formation des cellules.

Les arrêts

- Selon l'itinéraire:
 - Prévoir les endroits pour:
 - Faire le plein (environ tous les 200 km)
 - Pause (café ou autre)
 - Repas (restaurant ou parc) (lunch si nécessaire)
 - Les points d'intérêts à visiter
 - Avoir des alternatives.

Note: Pendant les arrêts, il est suggéré de faire des étirements et de marcher afin d'augmenter la circulation du sang, ce qui permettra de demeurer alerte.

La vitesse

- Les limites de vitesse doivent d'être respectées en tout temps.
- À la sortie des villes et villages, ne pas oublier avant d'accélérer que le dernier groupe est encore dans la zone de 50 km/h.
- Maintenir une vitesse constante afin d'éviter l'élastique.
- Seulement le chef de groupe est autorisé à se servir de son "Cruise Control" afin de stabiliser la vitesse.
- Lors du retour, la fatigue est présente, nous devons demeurer vigilants et ne pas se laisser tenter d'accélérer afin d'arriver plus vite.
- ***Pour chaque randonnée, il y a un aller et un retour...***

Les signaux

- Les signaux manuels sont toujours bons !
 - Plusieurs motocyclettes sont munies de CB, mais pas TOUTES.
 - De plus, quand il y a plusieurs cellules, «le trou » annoncé au CB peut être très loin...
 - Si chacun fait un signe, c'est plus sécuritaire.
 - En voici quelques-uns:

Signaux manuels

Virage / changement voie à gauche



Main ouverte, bras tendu droit

Virage / changement voie à droite



Main ouverte, bras à 90 degrés

Ralentissement



Main ouverte, balancement du bras
avant arrière

Arrêt devant



Main ouverte, bras tendu à 45 degrés

Signaux manuels

File indienne



Bras au dessus de la tête,
index pointe au ciel

Formation damier



Bras tendu au dessus de la tête,
poing fermé

Regroupement / serrer les rangs



Bras tendu au dessus de la tête,
ouvrir et fermer la main 3 ou 4 fois

Signal oublié



Bras sur le côté, main ouvre et ferme
partiellement 3 ou 4 fois

Se taper le point sur le casque: se regrouper

Pointer du pied ou de la main: indique des trous ou obstacles

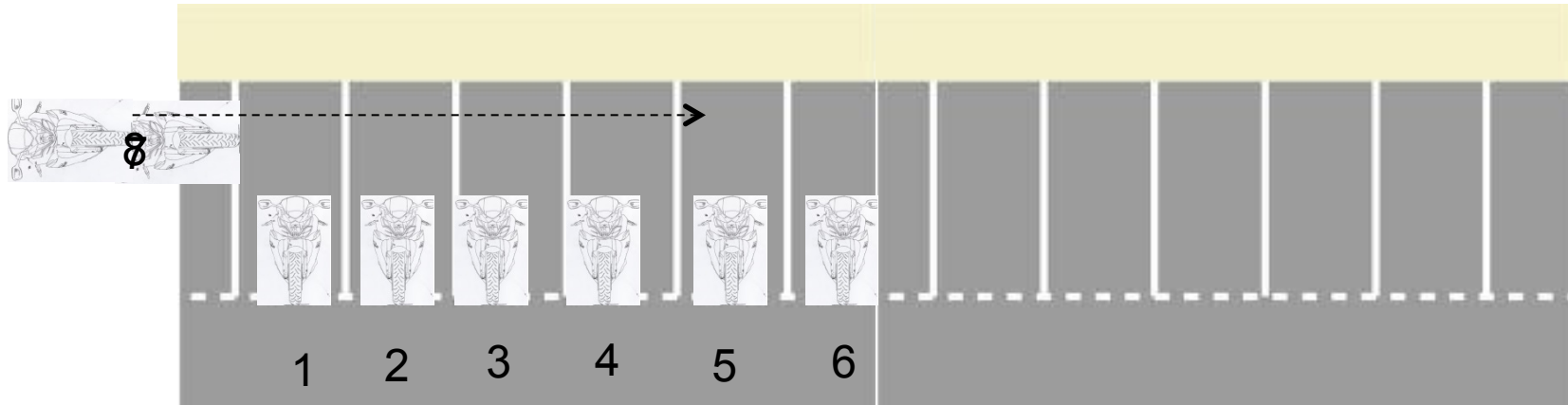
La file indienne

La file indienne est une manœuvre qui est particulièrement utilisée lorsque:

- Il y a un obstacle ou un danger en bordure de la route.
- Avant un dépassement.
- À l'approche d'une route particulièrement sinueuse nécessitant l'application de techniques de courbes (conduite ST ou S).
- Lorsque le groupe s'apprête à quitter la route pour entrer dans un stationnement. Il faut ralentir à l'avance.

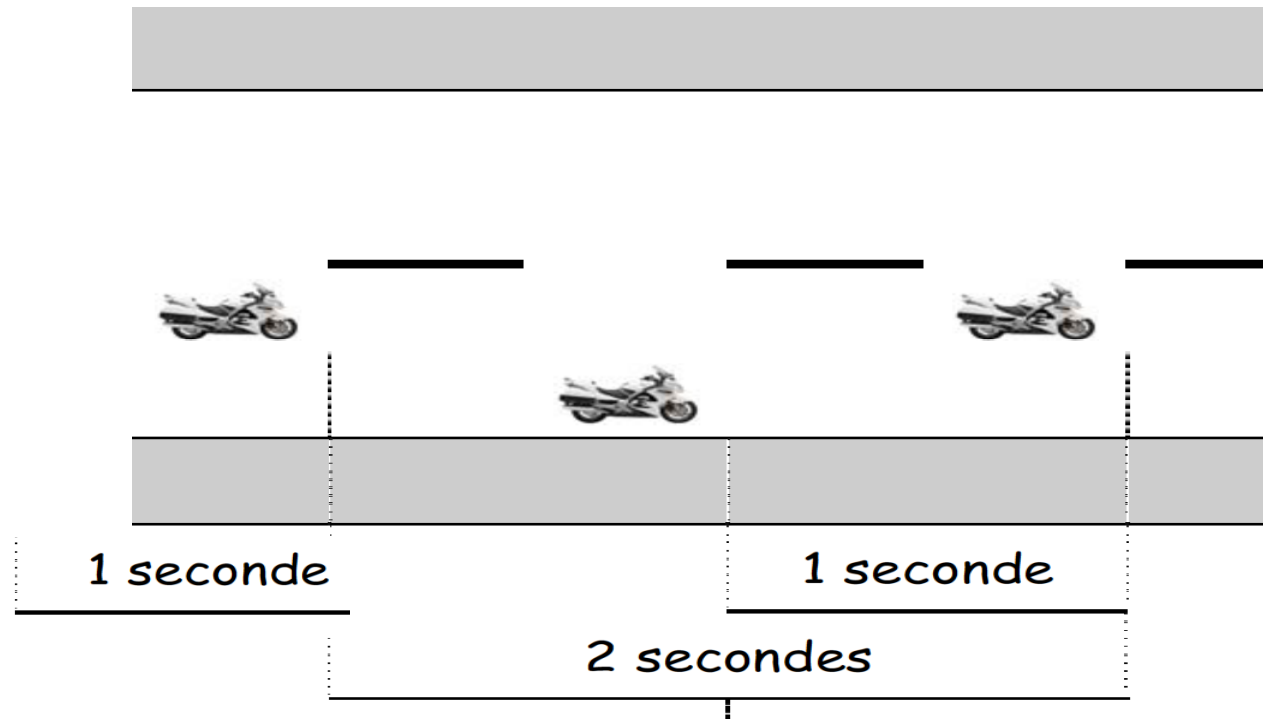
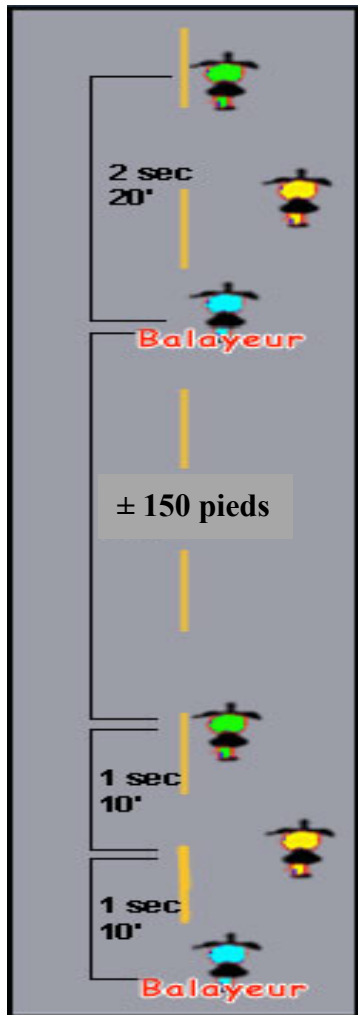
Le stationnement

- Les premières motos se stationnent le plus loin possible pour permettre aux suivantes d'avoir l'espace nécessaire pour quitter la route.
- Si la situation le permet, le chef de groupe se stationne et les autres passent par l'arrière (stationnement dynamique).
- On évite d'encombrer les voies de circulation dans un stationnement ou aux postes d'essence.
- On se stationne de manière « civilisée ». C'est notre image.



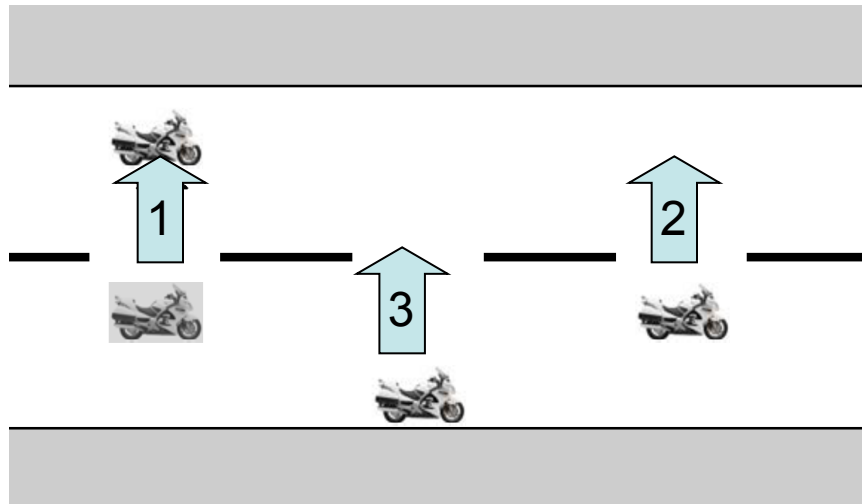
Stationnement dynamique

L'élastique



À haute vitesse = plus d'espace / Basse vitesse = plus serré
Toujours s'ajuster selon: la météo, les conditions de la chaussée...
Distance entre deux cellules = environ 2 poteaux de téléphone

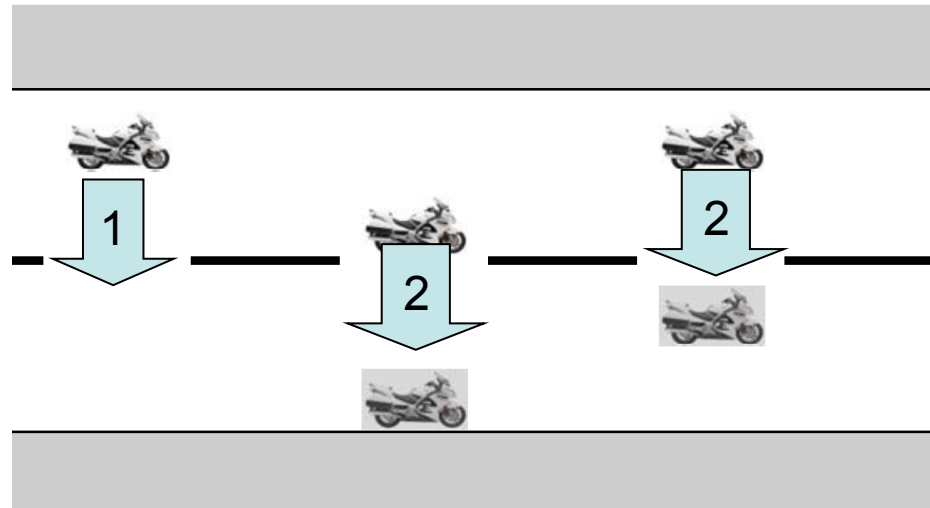
Dépassement (sur route à 2 voies)



- Le chef de cellule met son clignotant,
- Le balayeur vérifie dans son miroir et son angle mort
- Ensuite, le balayeur change de voie**

Une fois le dépassement effectué:

- Le chef de cellule met son clignotant et attend
- Le balayeur reprend sa voie de façon sécuritaire
- Les deux premiers reprennent leur voie



Dépassement sur les routes secondaires

- Les membres de la cellule se placent en file indienne du côté gauche de la voie.
- Les 3 motos de la cellule effectueront le dépassement à tour de rôle.
- Quand le chef de cellule est en sécurité devant le véhicule à doubler, le second pilote attend le moment propice pour doubler.
- Idem pour le troisième pilote.

Utilisation des CB

- Prioriser les signaux manuels.
- Après vérification des radios CB, le chef de groupe et le balayeur ont l'exclusivité des ondes.
- C'est uniquement le balayeur du groupe qui informe le chef de groupe que tout le monde est prêt à partir. Si certains groupes ne passent pas à une intersection, le balayeur en avise le chef du groupe.
- Le radio CB est un outil servant principalement à la sécurité et au bon déroulement.
- *SVP utilisez-le avec discernement.*

L'organisateur de la randonnée

- L'organisateur de la randonnée n'a pas l'obligation d'agir comme chef de groupe. S'il se sent à l'aise de le faire, tant mieux, mais cela n'est pas une nécessité. Trop souvent, certains membres hésitent à proposer une randonnée parce qu'ils ne se sentent pas à l'aise pour conduire le groupe.
- Si le chef de groupe n'est pas familier avec l'endroit prévu pour la sortie, il est suggéré de s'adjoindre des membres du groupe pour planifier le parcours et peut-être découvrir de nouvelles routes.

L'organisateur et/ou chef de groupe

Outre la planification de la randonnée (horaire, point de rendez-vous, trajet, pauses, réservation si nécessaire, etc.), il faut, avant le départ:

- Rencontrer les participants et former judicieusement les cellules, en déterminer les chefs et l'ordre de départ.
- S'enquérir de toute situation ou problématique anticipée.
- Informer de l'horaire, du trajet et des consignes particulières entourant la randonnée et rappels de sécurité.
- À la pause du dîner ou de l'après-midi, si des membres désirent rentrer plus tôt, en aviser le chef de groupe qui reformera les cellules.

Le chef de cellule

Son rôle, en cours de randonnée:

- Vérifier constamment la position de ses coéquipiers et ajuster la vitesse en fonction des impondérables rencontrés.
- En cas de besoin, s'arrêter dans un endroit sécuritaire relativement éloigné de la circulation (éviter les accotements).
- Demeurer vigilant afin de pouvoir signaler au groupe toute anomalie dans ou sur la chaussée.
- Si le groupe comporte plusieurs cellules, s'assurer de conserver une distance sécuritaire et raisonnable avec la cellule précédente.

Le chef de cellule

Ses responsabilités sont:

- Discuter avec les membres de son groupe des préférences, des aptitudes et de l'expérience de chacun des membres et changer les positions données au besoin.
- Donner aux membres de la cellule les consignes qu'il juge importantes et nécessaires relativement à la conduite en formation.
- Porter une attention particulière aux nouveaux membres.

Le balayeur du groupe

- Le balayeur est le dernier motocycliste du groupe. Il doit être un motocycliste d'expérience et, idéalement, doit posséder un moyen de communication (CB ou cellulaire) lui permettant de rejoindre le chef de groupe et, au besoin, les services publics requis.
- C'est lui qui doit s'arrêter si un membre de la formation a un problème quelconque. Dans une telle éventualité, le reste du groupe ne devrait s'arrêter que dans un endroit jugé sécuritaire par le chef de groupe et attendre le rapport du balayeur sur la situation.

Le balayeur du groupe

(Suite)

- C'est lui qui est le mieux placé pour faire le constat de problématiques survenant en cours de randonnée et les soulever lors des pauses au chef de groupe ou auprès des membres concernés.
- Il doit aussi porter une attention à la circulation à l'arrière du groupe.

Points importants à vérifier

- Vérifier l'usure des pneus (bande d'usure).
- Connaître la pression d'air requise.
- Savoir où sont les principales fusibles (lumières, freins) et fusibles de rechange.
- Vérifier les niveaux d'huile et antigel.
- Ajuster ses miroirs.
- Pouvoir reconnaître les bruits normaux de sa moto et porter attention aux nouveaux et en trouver la raison.

Pour les grands voyageurs

- Si vous avez acheté des vêtements, bottes ou accessoires, prenez le temps de les tester avant votre départ.
- Vérifier vos couvertures d'assurance pour les dommages, remorquages (assurance, CAA ou cartes de crédit) et leurs conditions. Notez leurs numéros de téléphone en cas de besoin.
- Prenez le temps de vérifier le positionnement de vos pédales et poignées afin d'être à l'aise et de trouver une position confortable. Votre fournisseur de moto peut vous aider.

Pour les grands voyageurs

(Suite)

- Il peut être très utile de cacher une deuxième clé sur votre moto.
- Attention à la déshydratation, évitez trop de café, favorisez l'eau et l'eau minérale.
- Quand vous revenez de voyage, faites le tour de vos bagages pour éliminer tout ce qui n'a pas servi, en vue du prochain départ.

Rappels de sécurité

- Regardez loin devant vous.
- Regardez souvent dans vos rétroviseurs.
- Ne fixez pas.
- Ne restez **jamais** dans les angles morts des autres véhicules.
- Évitez de suivre de près un véhicule, dans l'impossibilité roulez vis-à-vis ses roues, vous éviterez ainsi les débris sur la route.
- Recherchez constamment les dangers potentiels et prenez les mesures pour les éviter.

Rappels de sécurité

(Suite)

- Dans une situation de panique, regardez où vous devez aller et non l'obstacle et votre moto ira où vous regardez.
- Évaluez des portes de sortie.
- Au printemps, il faut se refaire la main. Ne manquez pas les Journée de la Sécurité, votre association vous en propose).
- Tolérance Zéro est fortement suggérée en tout temps en moto (aussi en auto).

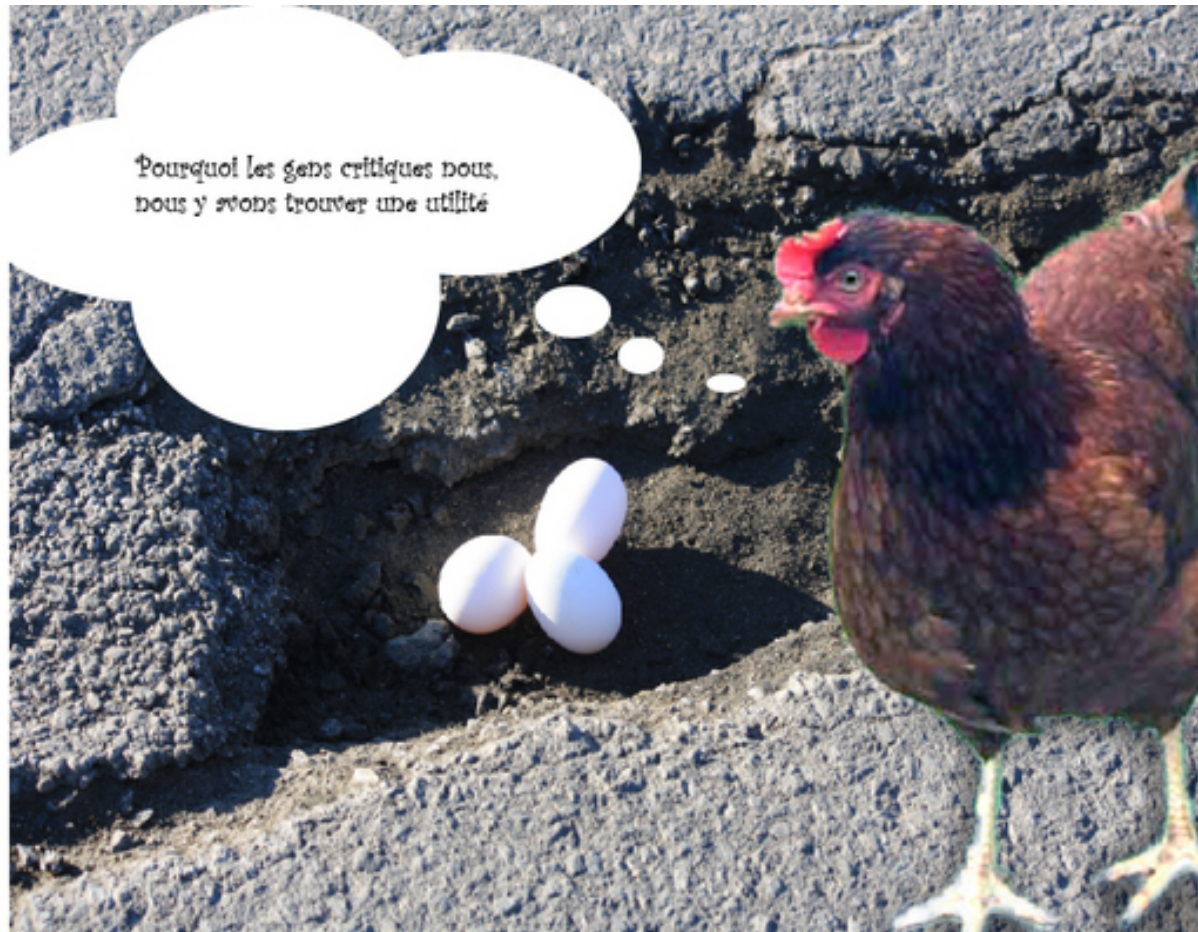
Conclusion

- La sécurité est l'affaire de tous et chacun.
- Le motocyclisme est une discipline essentiellement défensive.
- Pour survivre, vous devez devenir des conducteurs préventifs.
- ***Nous roulons pour le plaisir. Si chacun y met du sien, nous roulerons longtemps...***

On relaxe, on est en congé...

Réflexions...

Le chef de groupe n'est pas responsable de l'état de la chaussée... restez cool...



Réflexions...

**Même Fred Cailloux
a compris qu'il faut
garder les pieds
sur les pédales...**



**Si vous n'êtes pas satisfait du parcours,
au lieu de critiquer, prenez la tête lors de
la prochaine sortie...**



Commentaires et questions

Merci de vous préoccuper de notre sécurité.