



ROULER EN GROUPE

Patrice Cantin © octobre 2014

1. INTRO

A mon sens et sans être « Rabat-joie », il m'est impossible de parler de rouler en groupe, sans préciser quelques points parmi tous ceux qui me tiennent à cœur. (Et dieu sait s'il y en a...). Pour la plupart d'entre vous, ces points sont une évidence. Mais je pense qu'il est bon de les remémorer.

2. L'ESPRIT LCC

C'est non seulement le comportement du pilote de la moto, mais aussi celui de son passager qui définit l'image vis-à-vis des autres usagers et du public qui le regarde.

Pour nous, encore plus que pour les autres motards, puisque nous portons nos couleurs et le nom de notre Chapter et par la même de notre Dealer

Lorsque nous sommes en groupe, à fortiori de grande importance, nous avons un sentiment de puissance et disons-le, de fierté. Si nous voyons notre groupe sous cet angle, il n'en est pas de même pour tous les autres usagers. Certains ne voient en nous qu'une colonne d'enquiquineurs qui ralentit leur progression... pour ne pas dire autre chose !

Il faut garder à l'esprit que nous n'avons aucune priorité. Les Yoyo's ou motards de sécurité, nous facilitent le passage notamment dans les giratoires, mais n'ont pas force de loi. C'est pour cette raison que ces derniers devront agir avec circonspection et surtout avec beaucoup de diplomatie.

Nous devons impérativement observer le DCR. Droit sur la Circulation Routière.....

Au sujet des lois en vigueur, ne restez pas sur des « on dit ».

Posez nous des questions et si la réponse ne peut pas être donnée tout de suite, nous irons directement à la « source » pour recevoir la bonne information.

Nous nous retrouvons pour partager la même passion : la moto et qui plus est une Harley Davidson. Nous sommes tous logés à la même enseigne.

Alors lorsque nous roulons ensemble, personne n'a rien à prouver à personne !!! Il ne sera donc jamais question de course, de démonstration d'orgueil ou de « leçon » à donner.

On n'a rien démontré lorsqu'on se retrouve par terre avec, pour le moins, une moto endommagée !



ROULER EN GROUPE

Patrice Cantin © octobre 2014

3. AU DEPART

D'autre part, si chacun est responsable de sa machine et de son équipement, il est important de jeter un œil autour de soi et de faire remarquer à un autre motard une quelconque sacoche ouverte ou béquille mal remontée.....

Ne roulez pas avec les quatre indicateurs de direction. Ceci n'est pas autorisé.

Par contre, indiquez tous les changements de directions. Ceci est beaucoup plus utile. En effet, bien qu'un pilote de moto doit rester vigilant, l'indicateur de direction attire l'attention du ou des suivants qui peuvent se trouver dans un instant de « routine ». Ils ne seront pas, ou moins surpris par un changement de direction et forcément d'allure.

De même, en cas de ralentissement, une ou deux petites pressions sur le frein peut éviter un heurt. Il ne s'agit pas non plus de faire bronzer le pilote suivant en étant en permanence sur le frein. (ça énerve.....)

Il existe plusieurs signes pour communiquer avec un autre motard. Il est notamment très important de signaler l'état de la route, par exemple le gravillon, un trou ou même le simple cadeau d'une vache sur la chaussée. Etc.

4. LA COLONNE

Lors de la formation de la colonne les pilotes qui se mettront au début seront en premier lieu :

- les pilotes inexpérimentés,
- les motos de faibles cylindrées puis,
- les moins manœuvrants, comme par exemple les trikes et les sides et après
- les autres.....

Dans une colonne, la position de chacun sur la route est des plus importante.

On roule en quinconce, soit sur deux colonnes (Aussi appelé damier). Cette façon de rouler, double la distance entre deux motos ce qui est déjà fort appréciable en cas de freinage d'urgence.

Ainsi formé, le groupe tiendra aussi moins de place dans la circulation et sera d'autant plus gérable pour le Road Captain.



ROULER EN GROUPE

Patrice Cantin © octobre 2014

Le Road Captain se tiendra sur la gauche de la voie de circulation. Certains préconise qu'il devrait se tenir au centre ou à droite de la voie de circulation. Pour ma part, ceci est une erreur. En effet, en roulant ainsi, le Road Captain réduit la distance avec son suivant, et lui « coupe » la route à chaque fois qu'il veut effectuer un dépassement ou autres.

Le suivant se tiendra sur la droite de la voie.

Celui d'après sur la gauche.

Et ainsi de suite.

Les Yoyo's ou motards de sécurité ne s'insèrent pas dans la colonne. En effet, dès le départ de celle-ci ils effectuent leur travail depuis l'avant de la colonne.

Un Officier de sécurité se tiendra à l'arrière, afin de gérer tout imprévu qui échappe au Road Captain.

Une colonne peut également être composée du Road Captain suivi des Yoyo's et derrière ces derniers, un deuxième Road Captain appeler aussi **régulateur**, devant la colonne à proprement parlé. Ce régulateur gère les espaces laissés par les motards de sécurité.

5. EN ROUTE

Dans une colonne formée, il faut respecter quelques règles :

On reste de son côté. Au besoin on remonte d'une ou plusieurs places qui seraient libres devant soi.

En l'occurrence ceci est un devancement à contrario d'un dépassement qui oblige à un changement de côté. Il est important de répéter qu'en changeant de côté on restreint la distance avec les motos de devant et de derrière et par la même la distance de sécurité. Le risque d'accident étant ainsi accru !

La distance de sécurité entre les motos est fonction de la vitesse à laquelle la colonne roule.

Il ne faut en aucun cas laisser une distance trop grande entre les motos. Non seulement la colonne s'allonge, mais d'autres usagers auront tendance à dépasser ou à s'insérer entre les motos.

Il est important que vous vous sentiez à l'aise avec la distance que vous avez laissée.



ROULER EN GROUPE

Patrice Cantin © octobre 2014

Toutefois un pilote qui se trouve en milieu de colonne et qui laisse un trop grand espace par manque de confiance en lui, doit être déplacé et mis en début de colonne, derrière le Road Captain.

La vitesse doit être régulière de façon à ne pas créer d'effet accordéon.

Suite à un effet accordéon, les pilotes de l'arrière de la colonne sont obligés de rouler à une vitesse beaucoup plus élevée. Un tel effet à 60 km/h peut obliger les derniers pilotes à rouler à plus de 100 km/h.

En théorie, comme parfois en pratique, il serait utile de scinder le groupe de motos en plusieurs colonnes plus petites. En effet, la gêne est moindre dans le trafic et un petit groupe se faufile plus facilement.

Dans une étape de montagne, la séparation des pilotes éventuellement par « niveau de conduite » augmente le plaisir de chacun et évite le blocage des autres motocyclistes et même de voitures.

6. LE MOTARD DE SECURITE (Yoyo's)

Motard expérimenté maîtrisant sa machine. Il est volontaire !

Avec beaucoup d'entregent et calme.

Faire des signes clairs et regarder l'autre usager à qui il s'adresse.

Doit connaître le parcours.

Dès le départ, il quitte la colonne et s'occupe à son travail.

Il garde à l'esprit qu'il n'a pas autorité sur les autres usagers.

Il ne remonte jamais la colonne par la droite.

Il ne prend jamais un point, alors qu'une partie de la colonne est déjà passée.

Il ne quitte jamais un poste avant le passage de la dernière moto de la colonne.

Chacun roule à « ses risques et périls » et aussi les Yoyo's. Attention aux infractions et surtout assurez-vous que les autres usagers et les pilotes de la colonne vous ont vu lors de votre manœuvre.



ROULER EN GROUPE

Patrice Cantin © octobre 2014

Regardez dans les yeux le conducteur que vous voulez arrêter. Il se sentira concerné. Vous verrez tout de suite la différence !

7. LE ROAD CAPTAIN (Leader)

En l'absence d'un guide, il doit connaître le parcours.

« Briefe » le team de sécurité (Yoyo's – Of sécurité) concernant l'itinéraire et les pièges de celui-ci.

Donne les consignes de route (Briefe) telles que l'itinéraire en gros et la sécurité.

Rappelle les signes principaux par exemple sur une seule colonne, serrer à droite etc...

Donne la position des pilotes au sein de la colonne, les inexpérimentés en premier etc. (peut aussi être fait par l'officier de sécurité)

Gère les Yoyo's si nécessaire.

Adapte la vitesse d'après le groupe et la circulation.

Porte une attention toute particulière aux pilotes les moins expérimentés.

Garde la cohésion du groupe.

8. L'OFFICIER DE SECURITE (serre file)

Rappelle les principes élémentaires tels que plein d'essence etc.

Contrôle l'état des véhicules et des pilotes de la colonne. Des pneumatiques lisses, des feux défaillants par exemple peuvent mettre en danger les autres motards de la colonne. Sans parler de pilotes avinés

Gère l'arrière de la colonne et s'y trouve dès le départ.

Veille au respect de la formation en quinconce et de l'effet accordéon.

Au besoin il effectue les remarques nécessaires !!!



ROULER EN GROUPE

Patrice Cantin © octobre 2014

Garde la cohésion de la colonne.

Il est le seul à s'arrêter lors de l'arrêt d'un autre membre de la colonne pour une panne par exemple.

Il peut mandater un Yoyo ou un autre motard pour avertir le Road Captain d'un incident et ainsi éventuellement stopper la colonne.

L'Officier de sécurité est responsable de la conformité essentielle des motos et du comportement des pilotes et des passagers.

Non seulement il fera les remarques nécessaires aux intéressés, mais il devra prendre la mesure ad hoc.

9. Quelques termes

Le louvoiement

Le louvoiement est un mouvement ondulatoire, d'amplitude variable, intervenant en ligne droite ou en courbe et débutant à une vitesse moyenne de l'ordre de 140 km/h.

Le guidonnage

Le guidonnage est un mouvement latéral brutal de l'avant (aller et retour de la fourche), ponctuel et très rapide, intervenant surtout en phase d'accélération et déclenché par une excitation extérieure (bosse, raccord).

Le tremblement du train avant (ou shimmy)

Le shimmy est une oscillation latérale et entretenue de la fourche à faible vitesse (<100 km/h) en phase de décélération.

Les vibrations

Les symptômes dus à une absence d'équilibrage se traduisent par un phénomène de vibrations se situant dans une fourchette à une vitesse variant de 90 à 130 km/h au niveau de l'ensemble fourche/roue avant.

L'équilibrage est indispensable.