



Les bons conseils du Club Moto

1. Conduite en quinconce

Rouler en quinconce **permet d'augmenter le niveau de sécurité**. En effet, en cas de besoin, on peut se mettre à côté de la moto qui précède. Ce n'est absolument pas une raison pour réduire les distances de sécurité. La distance de sécurité se détermine en fonction de la moto qui vous précède immédiatement, pas de celle qui est devant vous sur le même côté de la voie.

Vous devez considérer que la moto qui vous précède occupe toute la largeur de la voie, pas qu'elle vous laisse de la place. En effet, **le motard qui vous précède doit pouvoir se décaler pour éviter un nid de poule, prendre une trajectoire, ou éviter une voiture qui empiète sur la voie**. L'espace supplémentaire offert par le quinconce ne sert qu'à deux choses : offrir une meilleure visibilité, et garantir une large distance de sécurité en cas de freinage d'urgence.

De votre côté, il n'est pas impératif de conserver le quinconce. Si vous devez éviter quelque chose, n'hésitez pas à changer de côté temporairement. Par contre, ne le faites pas sans nécessité, c'est une question de courtoisie vis-à-vis du motard qui vous suit (quand vous changez de côté, vous limitez sa vision, et vous l'obligez à un surcroît de concentration, donc de stress et de fatigue).

Dans le cas d'un freinage d'urgence, il est par contre impératif de ne pas se décaler. Le motard qui vous suit s'est peut-être fait surprendre et **il aura alors réellement besoin de l'espace à côté de vous**. Pour se décaler lors d'un freinage d'urgence, il faut y être absolument obligé (pour éviter une voiture par exemple). Sinon, vous prenez inutilement le risque de vous faire rentrer dans le derrière.

En ville, quand la vitesse est très faible, on peut réduire les distances de sécurité, en les calculant en fonction de la moto qui emprunte le même côté de la file. Il reste cependant interdit d'empiéter sur l'espace libre à côté de la moto qui précède (sauf à l'arrêt bien sûr, mais cela implique de ne pas tous démarrer en même temps quand le feu passe au vert).

Réduire les distances de sécurité oblige tout le monde à un supplément de concentration, mais en contrepartie, cela aide à conserver le groupe entier (plus le groupe est compact, moins il a de chances d'être coupé en deux par un feu rouge).

Quand le groupe est petit (5 ou 6 motos), on peut jouer à l'élastique sur les grands boulevards avec peu de feux : distances de sécurité plus importantes entre les feux, quand la vitesse est relativement élevée, et plus faible à l'approche des feux. Cela implique que le meneur du groupe ralentisse à l'approche d'un feu vert, et que les derniers motards assument un stress supplémentaire en accélérant pour recoller au groupe quand le meneur vient de passer un feu vert, pour éviter qu'il ne passe au rouge avant leur passage.

Ce n'est pas à la portée des débutants, et n'est envisageable que pour traverser une petite ville (sinon, ça devient trop fatigant et le risque est trop grand).

Sur route ou autoroute, augmenter les distances de sécurité permet de diminuer le stress. Cela permet de profiter du paysage et de limiter la fatigue. A l'opposé, les réduire facilite la conservation de l'unité du groupe, avec un stress plus important.

Il ne faut jamais rouler longtemps avec des distances de sécurité réduites, même sur autoroute où le risque de freinage est faible. Cela entraîne à la longue un effet de fascination sur le feu arrière du motard qui vous précède, qui peut vous empêcher de voir un danger à temps. **En cas de freinage violent en tête de groupe, on risque le carambolage.**

Ce phénomène de fascination est beaucoup plus prononcé de nuit, mais il existe aussi de jour. Ne le négligez pas, et forcez-vous à regarder régulièrement autre chose que la moto qui est devant vous.

2. Roulage en quinconce (voir illustration page 11)

Conduite en file indienne, **en courbes uniquement**

La file indienne est généralement à proscrire. On peut cependant la préférer au quinconce sur les routes sinueuses (nécessitant de prendre des trajectoires), quand il y a suffisamment peu de trafic pour y rouler à allure relativement soutenue. Mais on n'emploie la file indienne qu'à la condition expresse d'avoir de larges distances de sécurité entre chaque moto.

3. L'Art du Dépassement

Pour dépasser une file de voiture tout en restant groupé (cas fréquent sur nationale chargée), il existe une procédure stricte (c'est presque une cérémonie) qui permet de le faire en toute sécurité.

Le premier effectue son dépassement. **Jamais plus de 2 ou 3 voitures à la fois**, mais en général une seule. **Toujours une seule s'il y a des motards débutants dans le groupe.** Après avoir dépassé, il se rabat bien à droite, afin de laisser une place moto à côté de lui au second du groupe. Quand le second est arrivé (éventuellement à côté du premier s'il n'y a pas la place pour 2 motos + les distances de sécurité entre les voitures et chacune des motos), on marque un temps d'arrêt, le temps nécessaire pour que de l'espace se crée entre les voitures.

Pendant ce temps, le second motard se laisse distancer légèrement par le premier, ce qui aide à créer l'espace vital. A ce moment, on "croise" : le premier motard se décale vers la gauche pour préparer le dépassement suivant. Le second se décale vers la droite pour rester en quinconce. Le premier motard double à nouveau. Le second reste à droite sans chercher à doubler rapidement. Il ne doit pas encore se rapprocher de la voiture qu'il suit au cas où le premier devrait renoncer au dépassement.

A ce moment, dès que le troisième motard (toujours derrière) voit le premier déboîter, il double à son tour, et se rabat à côté du deuxième. Les motards 2 et 3 se retrouvent en situation familière,

procèdent au croisement, le second motard peut alors rejoindre le premier qui l'attend, pendant que le quatrième rejoint le troisième. etc, etc.

4. Remontée de files

Cette technique éprouvée permet de faire progresser relativement rapidement un groupe, sans créer de problèmes de sécurité. On perd du temps car chaque motard ne double qu'une fois sur deux, mais c'est beaucoup plus sûr que si chacun doit faire son trou, derrière des voitures qui freinent pour laisser la place au motard de devant.

Les deux premiers motards doivent être les plus expérimentés, les plus sages aussi, et tenir compte des accélérations de la machine la moins puissante qui les suit (afin d'éviter autant que possible de devoir renoncer à un dépassement engagé). Ainsi, les motards de numéro impair peuvent tous doubler en même temps, les motards pairs doublent également tous en même temps. Chacun doit simplement tenir sa place dans le cortège et respecter le protocole.

Par contre, par signe, deux motards ensemble dans le même trou peuvent facilement échanger leurs places (pair ou impair) d'un simple signe. Il suffit de ne pas croiser. Cela permet de se laisser dériver en queue ou de remonter le groupe pour passer un message au premier (genre: on doit s'arrêter à la prochaine station).

Il est utile également de relayer de temps à autre le premier motard du groupe, car c'est lui qui assume la plus grosse tension nerveuse parce qu'il a la lourde tâche de créer les trous entre les voitures, chose que les autres n'ont pas à faire car ils sont toujours certains de trouver une place toute chaude qui les attend. Dans ce schéma, seuls les deux premiers motards décident des dépassements, les autres n'ont qu'à suivre, ce qui est reposant nerveusement. Bon, ça ne dispense pas de juger soi-même si un dépassement est encore possible, ce qui peut varier, surtout pour les derniers.

Il est également utile de mettre en queue un motard expérimenté avec une machine puissante pour qu'il puisse servir de moto-balai. Ainsi, il pourra remonter rapidement tout le groupe pour faire s'arrêter le premier.

Quand la circulation est peu chargée, on peut doubler de façon moins réglée. Dans ce cas, si le motard qui double estime qu'il est seul à pouvoir doubler, et qu'il ne faut pas le suivre, il reste à droite de la file de gauche, afin de pouvoir se rabattre plus rapidement une fois son dépassement terminé. Le motard suivant n'entamera pas son dépassement à la suite, et ne sera pas non plus tenté de le faire faute de visibilité.

Par contre, s'il n'y a rien en face, le premier motard qui dépasse se décalera complètement à gauche, ce qui ne le met pas en danger puisqu'il a tout son temps, mais permet au motard suivant d'obtenir une visibilité totale sur ce qui arrive en face, et ainsi l'inciter à dépasser dans la foulée si c'est possible. On peut ainsi dépasser par groupes de deux, parfois trois ou quatre quand les conditions sont idéales (mais uniquement avec des motards expérimentés qui ont l'habitude de faire cette manœuvre ensemble).

Dans ce schéma, il est particulièrement important que chaque débutant soit précédé et suivi par deux motards expérimentés. Ce type de signe n'a pas besoin d'être connu de tous les membres du groupe pour être employé; il est explicite car basé sur la visibilité laissée ou non au motard suivant, car quand on ne voit pas devant, on ne double pas, c'est bien connu.

Néanmoins, il est impossible de suivre dans un dépassement un motard qui reste toujours à droite de la file de gauche, ce qui fait perdre un peu de temps.

5. Un Roulage Harmonieux...

D'une façon générale, **soyez gracieux**. Faites en sorte que la progression du groupe soit agréable à regarder. Grâce et Harmonie sont les mamelles de la conduite en groupe. Ça paraît curieux dit comme ça, mais c'est beaucoup plus important qu'il n'y paraît au premier abord.

Pour obtenir cet "effet", il faut rouler **sans brutalité**, régulièrement espacés et sans grandes variations d'allure. Les motards expérimentés, régulièrement répartis dans le groupe, sont garants de cette harmonie, en n'effectuant que des manœuvres parfaitement logiques et prévisibles par ceux qui les suivent.

Si vous parvenez à rouler en groupe de cette façon, cela signifie que toutes les manœuvres sont connues et comprises de tous. Qu'aucun comportement n'entraîne de surprise, et **que la discipline règne**. Cela permet aussi de **forger plus rapidement l'expérience des débutants**, qui suivront ainsi un bon exemple. Cette "beauté du geste", purement gratuite en apparence, est en réalité la garantie d'un **très haut niveau de sécurité**, d'un stress réduit pour chaque motard du groupe, et donc d'une fatigue nerveuse minimale, même à allure soutenue et/ou sur longs trajets.

Notez que cette harmonie est impossible à obtenir quand les distances de sécurité ne sont pas respectées, que le quinconce est approximatif, et que les motards ne pensent qu'à en découdre, toutes choses qui mettent la sécurité du groupe en péril.

Autre avantage, si une moto est équipée d'une caméra embarquée, ça fera un film superbe dans les petites routes de montagne !

6. Ne perdre personne ! Conduite à vue

Comment ne perdre personne. Ceux qui ont emmené des groupes importants savent à quel point c'est difficile, combien sont nombreuses les occasions de perdre quelqu'un. On va dire qu'il existe deux familles de techniques. Les techniques de **roulage "à vue"**, et les techniques d'orientation **"sans visibilité"**. Dans le premier cas, on essaiera de conserver tous les motards en vue les uns des autres (chaque motard doit voir au moins celui qui le précède et celui qui le suit). C'est ce qui demande le moins d'organisation préalable, mais le plus d'attention quand on roule. Les techniques "sans visibilité" reposent sur une organisation stricte du voyage, avec des procédures qui doivent être connues de tous les membres du groupe, sans aucune exception.

Pour rouler "à vue", il existe une technique simple et efficace. **Celui qui ne voit plus le motard suivant s'arrête**. Celui qui le précède finira bien par s'apercevoir de son absence, et s'arrêtera aussi, et ainsi de suite jusqu'au meneur du groupe. **C'est la technique de base**.

Dans la pratique, celui qui s'aperçoit que la queue du groupe s'est arrêtée **met son cligno à droite et fait des appels de phares pour indiquer le problème**, et tout le début du groupe s'arrête ensemble dès que possible. Ainsi, on reste toujours en vue, même si le groupe est séparé par un feu rouge.

Attention, il y a un cas qui peut poser problème, c'est quand un motard étranger au groupe s'intercale au milieu. C'est rare (en général, si un motard double les derniers, c'est qu'il roule

plus vite que tout le monde, donc qu'il va dépasser tout le groupe), mais ça peut arriver, en particulier quand on sort d'une ville qu'on vient de traverser (certains motards vont s'immiscer dans le groupe à l'intérieur de la ville, et une fois sorti vont rouler au même rythme que vous).

Il sera difficile de faire la différence entre un membre du groupe et un autre motard qui roule à la même vitesse que le groupe, surtout la nuit. Pour éviter ce genre de problème, **il est impératif que le motard balai connaisse le parcours, et soit capable de mener à bon port une queue de groupe décrochée à cause de ça.**

7. Conduite sans visibilité - roulage rapide

Pour les techniques sans visibilité, il y en a plusieurs possibles. On peut rouler en sous-groupes réduits avec dans chaque sous-groupe un meneur qui est au courant de la totalité du trajet, des points de rendez-vous et des haltes prévues par les autres (tous les sous-groupes n'ont pas forcément la même autonomie, il peut y avoir un sous-groupe de GT et un sous-groupe de customs par exemple). **Chaque meneur de sous-groupe est alors responsable de la cohérence de son équipe et roule "à vue".**

On peut aussi rouler en individuel, avec la directive "tout droit sur route principale".

A chaque changement de direction, on n'attend que le motard suivant soit en vue avant de repartir dans la bonne direction. A charge pour ce motard de s'arrêter pour attendre le suivant, et ainsi de suite jusqu'au motard balais.

En cas de doute sur ce que signifie "tout droit" (cas d'une fourche ambiguë, ou d'une intersection entre route principale qui tourne avec une route secondaire qui va tout droit par exemple), **il suffit de s'arrêter.** Au bout d'un certain temps, le motard précédent fera demi-tour pour venir vous chercher.

Ce type d'organisation est efficace, chacun peut rouler à son rythme, mais en cas de problème (panne par exemple), il fera perdre beaucoup de temps, car les motards ayant dépassé le point où s'est produit le problème auront peut-être énormément de kilomètres à faire pour revenir, ce qui peut être très problématique sur autoroute, surtout si personne n'a de téléphone portable. Ce n'est donc pas une technique à recommander dans l'absolu. On peut cependant se servir de la directive "tout droit sur route principale" pour que certains Motards aient de temps en temps la possibilité de lâcher le reste du groupe quand le poignet droit les démange.

On peut imaginer d'autres possibilités, mais en général, **le plus agréable est de rouler réellement en groupe, donc "à vue".** Quand le groupe est trop important pour être gérable, il est préférable de le scinder en deux ou plusieurs sous-groupes roulant à vue, avec des points de rendez-vous prédéfinis, et au moins un téléphone portable par sous-groupe.

Chaque meneur de groupe doit alors connaître parfaitement l'itinéraire et les points de rendez-vous. Dans ce schéma, il n'est pas inutile de répartir aussi les secouristes et les mécaniciens entre les différents sous-groupes, le cas échéant.

Le plus important étant de **faire des sous-groupes homogènes** en termes de performances et de tempéraments (on évitera de mettre un débutant en 125 dans le groupe des pilotes professionnels en sportives full power).

8. La technique du tiroir

Cette technique convient à de grands convoies de moto à partir de 20 motos par exemple.

L'ouvreur indique au second où se placer pour indiquer la direction dans un carrefour par exemple, protéger/bloquer une intersection.

L'ouvreur reste toujours premier et guide (GPS, road book ou mémoire) le groupe, **interdiction de le dépasser.**

Le fermeur reste toujours le dernier.

Le motard en second désigné par l'ouvreur s'arrête et reste à sa position jusqu'à ce que tout le convoi soit passé.

Chacun son tour, les seconds restent aux postes stratégiques, pas de remonté de toute la file.

Une petite variante lorsque les groupes sont très gros, 30 motos et plus, **le rythme est très lent, entre 70 et 80 km/h maximum.** Un groupe de gilets jaunes peut-être définit à l'avance et utiliseront la technique du tiroir. Les autres participants roulent en quinconce à l'intérieur du convoi et laissent le passage des gilets jaunes qui remontent doucement la file de motos par la gauche.

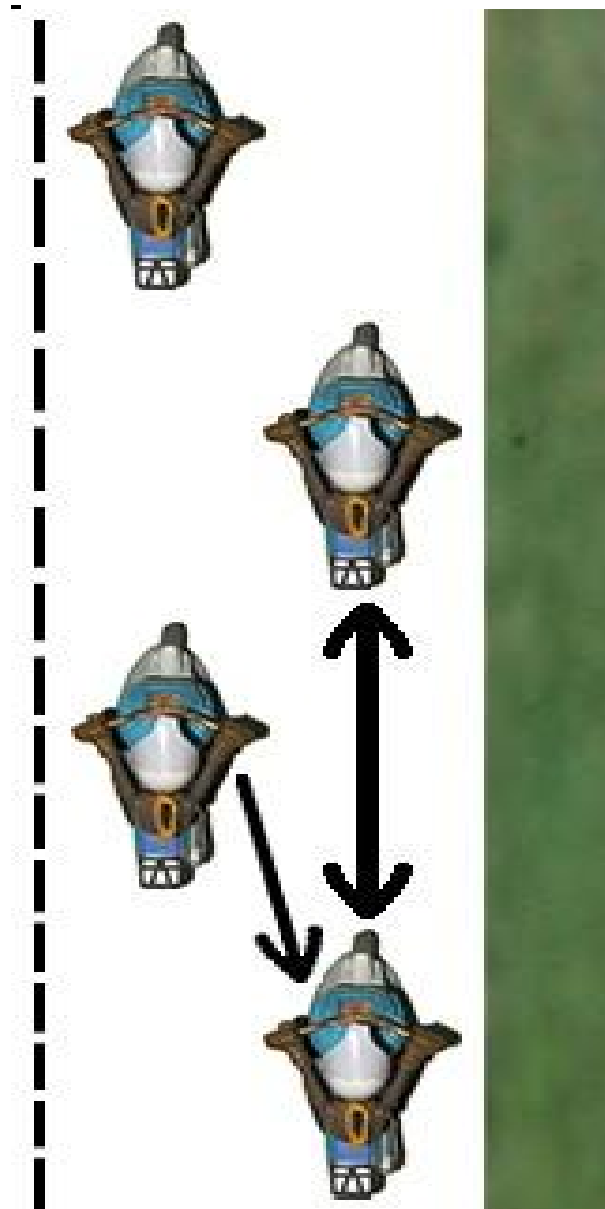
Tu te perds, tu perds de vue le groupe :

- Revenir à intersection précédente
- Appeler et attendre...

...3 jours, pas plus !!!!!!!!!!!

ILLUSTRATION

ROULER EN QUINCONCE

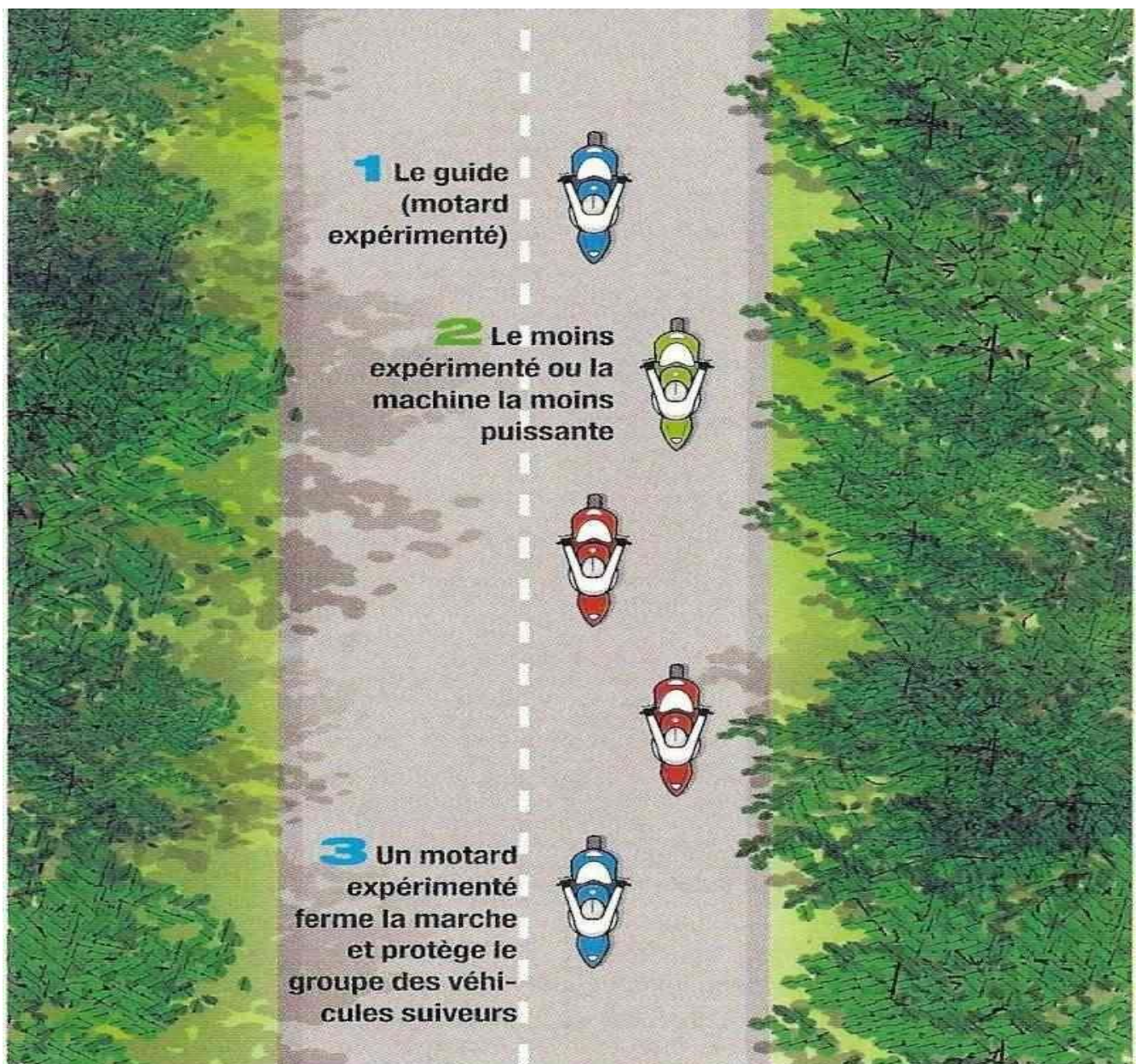


Rouler en QUINCONCES

Dégage la visibilité de chacun et permet une distance de freinage suffisante en cas d'urgence.

Se positionner de telle sorte que le motard devant, (décalé) vous aperçoit dans son rétroviseur.

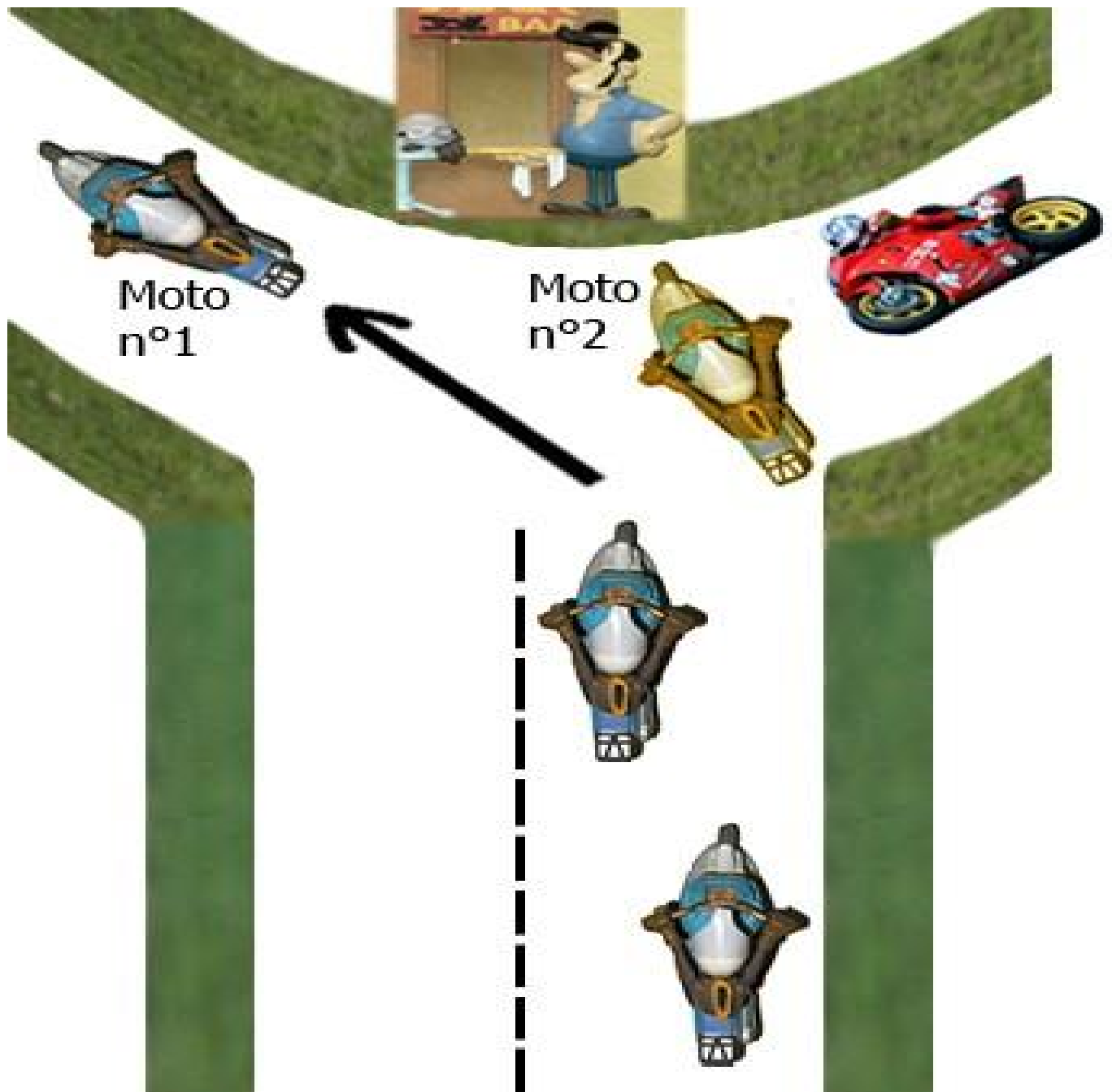
ROULER EN QUINCONCE suite



À retenir...

- Le premier se place un peu à gauche de la voie de circulation.
- L'espacement entre chaque motard varie en fonction de la vitesse de déplacement.
- Ne jamais fixer la moto qui précède directement mais plutôt celle la plus éloignée de soi.

SECURISER UN CONVOI



LA COURTOISIE EN MOTO

