



# Aide-mémoire pour les randonnées de groupe

*(Dans ce document, le genre masculin est utilisé pour alléger le texte.)*

## INTRODUCTON

Cet aide-mémoire est une adaptation de divers manuels de sécurité en moto provenant d'autres organismes. Il a été préparé pour les membres de l'AMO et particulièrement pour ceux et celles qui assument les responsabilités de meneurs et/ou de balayeurs. Le but est de minimiser les risques d'accidents et de favoriser le plaisir de rouler ensemble lors des randonnées organisées. **Toutefois, la sécurité demeure la responsabilité de chaque motocycliste.**

### 1.0 CONSIGNES GÉNÉRALES POUR TOUS LES MEMBRES

#### 1.1 Les départs

- La veille du départ, vérifiez votre moto (accessoires, usure et pression des pneus, lumières et clignotants, freins, etc.)
- Soyez en condition de conduire une moto (c.-à-d., fatigue, drogue, alcool, etc.)
- Arrivez au moins 15 minutes avant l'heure fixée pour le départ et avec un réservoir plein
- Soyez attentifs et disciplinés – écoutez bien les consignes du capitaine de route
- Les membres sont groupés selon leurs compétences et leurs affinités. Les conducteurs les plus expérimentés sont placés dans le premier peloton et, par ordre décroissant, les moins expérimentés dans le dernier. Il est de votre responsabilité de choisir le peloton le mieux adapté à vos compétences.

#### 1.2 En roulant

- Adoptez une technique de conduite préventive :
  - Regardez loin devant vous
  - Gardez une vue d'ensemble
  - Regardez souvent dans vos rétroviseurs
  - Balayez la route régulièrement
  - Évitez de rester dans les angles morts
  - Gardez-vous toujours une porte de sortie
- Maintenez une vitesse constante
- N'utilisez pas de régulateur de vitesse à l'intérieur d'un peloton
- Respectez le code de la route
- Si un membre du peloton s'immobilise sur le côté de la route, tous les membres du peloton doivent s'arrêter, si la circulation le permet

### 1.3 **Habillement**

- Privilégiez des couleurs voyantes
- Vous devez porter un casque et des lunettes de protection ou un casque intégral
- Portez un manteau conçu pour la moto et une paire de pantalon long
- Portez bottes ou des souliers résistants qui couvrent les chevilles
- Portez des gants qui couvrent les mains et les doigts

### 1.4 **Les imprévus**

#### 1.4.1 **Manque de freins ou accélérateur bloqué**

Avertissez le meneur avec un rappel de phares et en activant le klaxon

- Coupez l'interrupteur d'urgence et rétrogradez graduellement
- Déplacez-vous vers l'accotement ou en bordure de la route
- Vérifiez les angles morts avant de vous déplacer

#### 1.4.2 **Crevaision**

- Avertissez le meneur avec un rappel des phares et en activant le klaxon
- N'utilisez pas les freins et tenez fermement le guidon
- Diminuez la vitesse graduellement
- Déplacez-vous vers l'accotement ou en bordure de la route
- Vérifiez les angles morts avant de vous déplacer
- Pour une crevaision du pneu avant, déplacez-vous le plus possible vers l'arrière de la selle
- Pour une crevaision du pneu arrière, restez bien assis en selle et serrez le réservoir avec les genoux

#### 1.4.3 **Panne d'essence**

- Normalement, des ratés du moteur peuvent signifier une panne imminente
- Avertissez le meneur avec un rappel des phares et en activant le klaxon
- Pointez vers le réservoir d'essence pour indiquer une panne
- Déplacez-vous vers l'accotement ou, le cas échéant, en bordure de la route
- Vérifiez les angles morts avant de vous déplacer

## 2.0 **LE RÔLE DU MENEUR (aussi leader ou chef de groupe)**

### 2.1 **Consignes générales**

- Le meneur, informe avec tact, rassure et fraternise avec les membres de son peloton
- Positionnez les membres du peloton selon leurs compétences
- Regroupez tous les membres du peloton avant de prendre le départ
- Vérifiez qu'ils ou elles ont fait le plein d'essence
- Arrivez 30 minutes avant le départ prévu pour la randonnée
- Vous devez connaître les signaux utilisés et vous en servir lorsque requis
- Assurez-vous que le balayeur comprend son rôle et qu'il ou elle effectue tous les signaux
- Ayez en main la liste des meneurs – balayeurs avec les numéros de téléphone cellulaire

## 2.2 Soyez prévoyant

- Regardez loin devant pour voir les changements de la circulation et les conditions de la route
- Prévoyez du temps pour signaler et permettre au peloton de réagir de façon sécuritaire
- Méfiez-vous des véhicules stationnés, une porte s'ouvre rapidement
- Soyez vigilants aux intersections - la plupart des collisions impliquant une moto et un automobiliste ont lieu aux intersections!
- Portez attention aux sorties de stationnements, surtout des centres commerciaux - environ 20 % des accidents mortels se produisent lors de collisions latérales par des automobilistes
- S'il y a erreur de parcours, revenez sur vos pas plutôt que de risquer la confusion et/ou un accident avec une manœuvre de dernière minute
- Vérifiez régulièrement les rétroviseurs pour vous s'assurer que tout va bien
- Suivez les limites de vitesse tout en étant conscients des réalités de la route et de l'expérience des pilotes qui vous accompagnent

***Nota :** À quelques exceptions près, le speedomètre d'une moto n'est pas précis et, selon les modèles, peut afficher une marge d'erreur jusqu'à 20 %. Vérifier l'exactitude de votre speedomètre avec un GPS ou installez un correcteur électronique.*

## 2.3 Consignes particulières

### 2.3.1 Apprenez l'itinéraire

- Vous devez connaître, au préalable, l'itinéraire et les escales choisies pour les pauses, le ravitaillement et les repas
- Cédez votre place à un autre meneur si vous ne connaissez pas l'itinéraire
- Assurez-vous que les membres de votre groupe connaissent au moins les escales prévues

### 2.3.2 Communications

- En l'absence de l'utilisation uniforme d'équipement radio comme le CB, nous privilégions l'utilisation des clignotants de pair avec les signaux manuels
- Cette formule permet au meneur de communiquer plus clairement avec les membres du peloton et surtout avec le balayeur
- Les meneurs et balayeurs doivent avoir à portée de main la liste des meneurs et des balayeurs avec les numéros de téléphone cellulaire
- Chaque meneur et balayeur doit avoir un téléphone cellulaire avec le numéro indiqué sur la liste de contact
- Les meneurs et balayeurs avec un système de communication portable *Bluetooth* (par ex., Sena, Scala Rider, etc.) doivent agencer leur système à leur téléphone cellulaire
- De plus, il est préférable de programmer le système avec les numéros des capitaines de route, au minimum

### 2.3.3 Les Intersections

- Aux feux de circulation, prévoyez autant que possible le passage du peloton complet
- Si le peloton est séparé, réduisez la vitesse ou arrêtez à un endroit sécuritaire pour reformer le groupe
- Aux arrêts, les pilotes se positionnent deux par deux. Le pilote à droite est légèrement décalé pour permettre à celui de gauche de vérifier les deux côtés de l'intersection
- Partez deux par deux. Chaque groupe de deux doit faire un arrêt complet, alors ralentissez la cadence jusqu'au passage du dernier motocycliste de votre peloton
- Démarrez de l'intersection doucement et progressivement, le temps de rassembler le peloton

### 2.3.4 Changement de zone de vitesse

- Ralentissez graduellement à partir du panneau de signalisation avancé afin d'entrer dans la zone lente à la vitesse permise
- À la fin de la zone lente, accélérez graduellement lorsque tout le peloton est sorti de la zone lente

### 2.3.5 Stationnement en bordure de rue

- Le meneur forme le peloton en file avant d'arriver au stationnement
- Le meneur exécute une manœuvre demi-tour pour stationner perpendiculaire à la chaîne de trottoir laissant suffisamment d'espace derrière pour le passage du peloton
- Les membres stationnent en enfilade à la droite du meneur et à la hauteur de sa roue avant
- Une fois le peloton immobilisé, il recule à l'unisson jusqu'à la chaîne de trottoir
- Chacun doit laisser suffisamment d'espace entre les motos afin de prévenir « l'effet domino » en cas de chute

### 2.3.6 En cas de panne

- Si un membre du peloton a une panne ou un bris, le peloton doit s'arrêter pour lui porter assistance
- Arrêtez le peloton à un endroit sécuritaire, hors de la circulation

### 2.3.7 Adaptez-vous aux conditions de la route

- Attention, les conditions de la route peuvent changer subitement
- Si l'accotement est raboteux ou non-existant, si le pavé est mouillé, si la circulation est dense, ralentissez!
- Circulez à la file lorsque vous croisez des animaux, de l'équipement aratoire, véhicules en bordure de route, cyclistes, etc.
- Pour les cyclistes, vous devez allouer un marge de sécurité de 1,5 mètre pour le dépassement; règle générale, le peloton circulera à la file dans le tiers gauche de la voie
- Pour dépasser une voiture de police immobilisée sur l'accotement, le peloton doit changer de voie sur les autoroutes et circuler à la file dans le tiers gauche de la voie sur les routes secondaires

### 2.3.8 La pluie

- Ralentissez la cadence du peloton, augmentez la distance avec les véhicules précédents et évitez les manœuvres brusques
- Les lignes peintes sur la chaussée sont habituellement excessivement glissantes sous la pluie
- La chaussée est normalement enduite d'huile et de glycol, surtout aux intersections, formant une pellicule dangereusement glissante au début d'une pluie. Par contre, une pluie abondante en lavera la surface.
- Retirez le peloton de la circulation dans un endroit sécuritaire pour permettre aux membres de mettre leurs habits de pluie. Prévoyez le faire, autant que possible, avant le début de la pluie.

### 2.3.9 Les orages et la foudre

- Le plus dangereux dans l'orage, c'est la foudre qui frappe sans prévenir
- Les motocyclistes, les cyclistes et tout occupant d'un véhicule à découvert sont à risque de se faire foudroyer en l'absence du phénomène de la *cage de Faraday*

- La *cage de Faraday* s'applique uniquement aux véhicules fermés qui forment une enceinte métallique close isolant une portion d'espace des champs électriques
- Trouvez un endroit sécuritaire, hors de la circulation, à l'abri des intempéries ou de sorte que le peloton soit le point le plus bas du paysage
- L'aquaplanage est également dangereux pour le motocycliste. Évitez les ornières qui se forment habituellement sur la voie le long des tracés de voiture. Ralentissez et circulez en file au centre de la voie, au besoin.

### 2.3.10 Les passages à niveaux

- Traversez un passage à niveaux en formation normale
- Il est conseillé de ne pas tenter de franchir un passage à niveaux perpendiculairement
- Une telle manœuvre peut causer le croisement des motos du peloton; pour un passage à niveau dans une courbe, il y a risque de se déporter dans l'autre voie.

## 3.0 LE RÔLE DU BALAYEUR (aussi « sweeper »)

- Le rôle du balayeur est d'assister le meneur
- Positionnez-vous de sorte à être vue du meneur
- Fermez le peloton en portant attention à la circulation provenant de l'arrière
- Sécurisez le peloton aux changements de voies sur autoroute (voir « Les manœuvres » ci-bas)
- Lors des changements de direction, détachez-vous du peloton et immobilisez-vous à un endroit sécuritaire sur le côté de la route pour attendre le peloton suivant
- Assurez-vous que le meneur du peloton suivant vous a bien vu (avec rappel de phares ou mouvement de bras) avant de reprendre votre position en peloton
- Lorsque le balayeur se détache de son peloton, le pilote M4 prend la relève comme balayeur et effectue la même manœuvre lors d'un changement de direction additionnelle
- Si un balayeur doit dépasser un peloton pour rejoindre le sien, il ou elle signale son intention de dépasser avec un rappel des phares. Il ou elle attend que le peloton soit placé en file dans le tiers droite de la voie avant d'effectuer le dépassement dans le tiers gauche de la voie.

## 4.0 FORMATION DES PELOTONS

### 4.1 Positionnement des pilotes

- Les pilotes les moins expérimentés occupent les positions deux et quatre (formation à 5) et la position 2 (formation à 3). Les autres positions devraient être occupées par des pilotes habitués à la conduite en groupe.
- Le peloton de tête est normalement réservé aux pilotes les plus expérimentés. Le peloton de queue est réservé aux pilotes novices et aux nouveaux membres avec peu ou pas d'expérience en conduite de groupe.
- Les pelotons circulent en damier (« zigzag »)

## 4.2 Nombre de motos

- Les pelotons ne doivent pas excéder cinq (5) motos
- Il est recommandé de circuler en nombre impair de motos pour plus de sécurité
- Dans le cas où le peloton forme un nombre pair ou un nombre de plus de 5 motos, voici quelques suggestions de formation :

4 motos : 2 groupes de 2 en damier

6 motos : 2 groupes de 3 motos en damier

7 motos : 1 groupe de 5 et 1 groupe de 2 motos en damier

8 motos : 1 groupe de 5 et un groupe de 3 motos en damier

9 motos : 3 groupes de 3 motos en damier

## 4.3 Motos avec remorque

- Les motos avec une remorque peuvent être placées en position de meneur (si le pilote a les compétences requises) ou en aparté à une distance de 5 secondes derrière le dernier peloton pour des raisons de distance de freinage accrue. Les études de freinage démontrent :

Qu'à 100km/h

une moto sans remorque freine en 52,40 mètres

une moto avec remorque freine en 80,75 mètres

Qu'à 50 km/h

une moto sans remorque freine en 13,12 mètres

une moto avec remorque freine en 20,18 mètres

## 4.4 Motos trois-roues

- Les motos trois-roues avec deux roues avant (par ex., Spyder, Slingshot ou T-Rex) peuvent être placées en position de balayeur (si le pilote a les compétences requises) en raison de leur capacité de freinage supérieur
- Par contre, ces motos ne peuvent être placées en tête de peloton, ni à l'intérieur de celui-ci, compte tenu la largeur du véhicule qui peut nuire à la visibilité et aux manœuvres du motocycliste suivant
- Les motos munies d'une caisse latérale (« sidecar ») et les motos trois-roues avec deux roues arrière (« trikes ») circuleront individuellement ou en groupe distinct en arrière des pelotons de motos

## 4.5 Déplacements en peloton

- Conservez une distance d'environ deux (2) secondes entre chaque moto (moto à l'avant de vous, ex. position 1-3)
- La formation doit être assez serrée afin d'éviter qu'un automobiliste puisse s'insérer entre les motos 1, 3 ou 5, forçant ainsi les motos 2 et 4 sur l'accotement
- Le meneur doit laisser une distance de cinq (5) secondes avec le groupe ou le véhicule qui le précède
- Une moto freine généralement plus rapidement qu'une voiture. Par contre, méfiez-vous, aujourd'hui certaines voitures peuvent avoir une capacité de freinage supérieure.
- Déplacez le peloton en file vers le tiers droite pour laisser passer le balayeur d'un groupe précédant

## 5.0 LES MANŒUVRES

**Nota : Voir aussi les vidéos de Gold Wing Québec sous la rubrique « Sécurité – Avis important pour les randonnées de groupe » du site Web de l'AMO.**

### 5.1 Dépassements sur les routes secondaires

- Le dépassement d'un véhicule plus lent s'effectue une moto à la fois
- Lorsque c'est sécuritaire et légal, le meneur place le peloton en file et double le véhicule
- Une fois la manœuvre complétée, le meneur reprend sa place dans la circulation et laisse l'espace nécessaire au second pilote
- Dès que le meneur est en sécurité devant le véhicule à doubler, le second pilote effectue le dépassement
- Les autres membres du groupe procèdent ensuite de la même façon
- Vous devez doubler le plus rapidement et de façon le plus sécuritaire possible mais attention, doubler à une vitesse excessive peut se solder par une contravention!

### 5.2 Entrée d'autoroute

- Le meneur et le peloton accélèrent assez rapidement dans la bretelle pour s'insérer dans la circulation
- En cas de circulation plus dense, chaque membre du peloton fonctionnera chacun pour soi et le peloton sera alors divisé
- Dès que possible, le meneur prend position en dégagant l'espace nécessaire pour reformer le peloton en damier

### 5.3 Dépassement sur l'autoroute

- Le dépassement sur l'autoroute s'exécute en formation
- Le meneur signale son intention de dépasser en actionnant le clignotant et manuellement
- Il s'assure que le balayeur fait de même
- Le balayeur change de voie le premier, après avoir vérifié les angles morts et les rétroviseurs
- Ensuite, le peloton change de voie en même temps que le meneur après avoir vérifié les angles morts et les rétroviseurs
- Avant de compléter le dépassement, le meneur s'assure qu'il y a suffisamment d'espace pour le peloton au complet dans la voie de droite
- Le meneur signale son intention de changer de voie
- Il s'assure que le balayeur fait de même
- Le balayeur réintègre la voie de droite le premier suivi du peloton

### 5.4 Technique de courbe

- Le meneur ralentit la cadence à l'approche de la courbe et forme le peloton en file
- Le peloton entre dans la courbe en file et en suivant la trajectoire vers l'apex intérieur
- Le meneur et le peloton accélèrent graduellement à partir de l'apex vers la sortie de la courbe
- Le peloton reprend la formation en damier à la sortie de la courbe