

## Fonds documentaire de L'A.MO.TO.

L'Association des Motards de TOurisme  
Siège social : 2A rue du Margat 85400 LES MAGNILS REIGNIERS  
N° SIRET 802 033 266 00015  
Affiliation FFM - Ligue des Pays de la Loire n°3015  
Secrétariat/Comptabilité : 20, rue de la Gare 57340 RODALBE  
Tél : 0387052909 - 0676912748 - E-mail : yvan\_vaneson\_lamoto@yahoo.fr  
Site Internet : <http://www.lamoto.org>

### Sécuriser une balade – un défilé

#### Table des matières

- Sécuriser une balade – un défilé
- Le groupe
- La position et le rôle de chacun dans le groupe.
- Les distances de sécurités
- Petite équation
- Entre la moto 1 et la moto 2
- Dans les courbes, c'est un peu différent
- La surveillance des autres
- Certains pilotes utilisent beaucoup le frein moteur
- Les techniques de dépassements en groupe
- Technique n° 1
- Technique n° 2
- Technique n° 3
- Conclusion

### Sécuriser une balade – un défilé

Certains ne sont, peut être, pas habitués à rouler en groupe et pour cela il est nécessaire de faire quelques mises au point.

Une balade n'est pas une course. Nous ne savons pas comment les autres roulent.

Certains roulent moins que d'autres, et avec des motos neuves, ils n'ont pas encore une connaissance parfaite de leur machine. Il ne faut d'ailleurs pas se faire d'illusions, en roulant tous les jours et par tous temps, l'expérience commune montre qu'il faut 5000 Km minimum pour avoir une bonne prise en main de sa machine et 10.000 Km pour ceux qui ne roulent que quand il fait beau.

Et même comme cela, nous ne maîtriserons jamais notre machine à 100%.

De plus, tous ne connaissent pas les routes empruntées et nous ne sommes pas seuls sur la route.

**La vitesse maximale du convoi de devrait donc pas dépasser 70 à 80 Km/heures ( ceci afin d'éviter l' effet d'accordéon avec les accélérations et les excès de vitesse inutiles et dangereux).**

#### Le groupe

Le groupe est un groupe, 'La Palisse' en aurait dit autant, mais l'unicité et la forme du groupe est importante.

#### La position et le rôle de chacun dans le groupe.

Chaque motard à sa place dans le groupe, il y a 'le traceur', le motard de tête, 'le camion balais', le motard de fin et les autres entre les deux.

Pour la position des autres, entre la moto de tête et la moto de queue, en général, on dispose les meilleurs pilotes à l'avant et les autres derrière.

Dés le départ, il est désigné une place pour tous dans le groupe et chacun doit garder sa place.

En général, le 'traceur' est un motard habitué à rouler en groupe, à lire un 'road book', à surveiller la route devant lui, à surveiller celui qui le suit et aussi un peu les autres, à prévenir les autres en cas de problèmes devant ainsi que

d'objet, non désirés, sur la route, il doit pouvoir faire tout cela en même temps. La position du 'traceur', sur la route, est toujours sur la moitié gauche du tronçon de route et les autres se décalent en quinconce, du moins en ligne droite et dans la plupart des cas.

Le 'camion balais' est aussi un motard habitué à rouler en groupe, son rôle est de surveiller le groupe et ce qui se passe derrière lui, il gendarme un peu, empêche certains véhicules qui suivent de s'introduire dans le groupe, à bloquer d'autres véhicules qui veulent dépasser le groupe quand celui-ci est en phase de dépassement, ...etc.

Bref, il protège les arrières du groupe et ne permet pas la dislocation du groupe par un élément extérieur au groupe.

Les autres ont leur position, ils ne doivent surveiller que celui qui est juste devant eux et celui qui est juste derrière, ils sont encadrés.

### **Les distances de sécurités**

Une moto a une distance de freinage très courte par rapport à une voiture, et il faut garder cela en tête, si le premier 'pile' sur ses freins, les autres font de même, même si ils ne savent pas pourquoi. Une moto, comme la ST 1300, avec un système de freinage sophistiqué doit freiner encore plus court qu'une autre.

Un groupe est un peu comme un ressort souple que l'on fait tourner, au plus vite il tourne, au plus les spires s'écartent. A l'arrêt, rien n'empêche les membres de se mettre côte à côte, pour faire un brin de causette, mais une fois en mouvement, les distances de sécurités s'imposent. En ligne droite et en mouvement, je pense qu'une distance d'une moto, entre la vôtre et la précédente, est un minimum à respecter et cette distance doit s'accroître avec la vitesse.

Disons, jusqu'à 40 Km/h, une moto (entre la moto 1 et la moto 2), cela fait trois motos entre vous et celui qui est sur votre trajectoire (moto1 à moto 3). A 120 Km/h, une distance de 100 m. minimum, doit vous séparer de ce motard là, donc +- 50 m de celui qui est juste devant vous mais décalé par rapport à vous.

Pour les vitesses intermédiaires ou supérieures, les distances de sécurités minimums sont proportionnelles

### **Petite équation**

D'après ces données, il est facile de mettre cela en équation. Entre la moto 1 et la moto 3.

D= distance par rapport à celui qui est devant vous et sur la même trajectoire.

V= vitesse.  $D=V \times 9/8-35$

Etonnant, non ? Ces distances sont des distances de freinages nécessaires en cas où.

### **Entre la moto 1 et la moto 2**

Maintenant pour la distance par rapport à celui qui est directement devant vous et décalé par rapport à vous, il suffit de diviser cette distance par deux.

Je sais bien que certain diront, 'Oui mais il faut prendre en considération la longueur de sa moto !!!'

Ne chipotons pas...

### **Dans les courbes, c'est un peu différent**

Certains aiment 'prendre leur trajectoire', d'autre non.

Si votre prédécesseur prend sa trajectoire, vous vous retrouvez derrière lui sur la même trajectoire, il est donc nécessaire de doubler la distance entre vous et lui et d'aligner cette distance sur le tableau ci-dessus en adaptant, bien sûr, votre vitesse à la courbe, l'état de la route, enfin, vous n'êtes plus des novices, vous savez 'trajecter' dans les virages.

Si votre prédécesseur et vous même gardez votre position sur la route, comme en ligne droite, rien ne vous empêche de continuer à garder vos distances comme en ligne droite, mais attention, il faut le surveiller constamment au cas où il change de position.

Inutile de dire qu'il faut une bonne maîtrise de son engin pour garder ce genre de trajectoire, malgré les aléas de la route, dans un virage.

**Il m'est arrivé, plusieurs fois, de rouler côte à côte avec un copain, il n'en démordait pas, ou dans le cadre d'exercices de maîtrises avec d'autres.**

**Du genre 'Chips', c'est assez surprenant et il faut de bons pilotes, c'est un peu comme ci la chaussée ne faisait qu'un mètre de large.**

**A basse vitesse, pas de problème, à 160 Km/h c'est plus dur.**

**En groupe c'est très dangereux, surtout avec des convives dont vous ne connaissez pas le pilotage.**

## La surveillance des autres

Comme dit précédemment, il est nécessaire de surveiller les autres membres du groupe.

Il est vrai que lors d'une balade, les paysages qui évoluent autour de nous sont souvent choisis en fonction de leurs beautés, mis à part le choix des routes, pleins de petits violos, pour le plaisir de conduire.

Celui qui, dans un groupe, s'émerveille un peu trop de la splendeur du paysage, à un moment ou un autre, va se retrouver dans la poupe du navire précédent.

Les arrêts sont choisis dès le départ, le ou la passagère à tout le loisir de s'émerveiller de son environnement, mais pas le pilote lorsqu'il conduit sa machine.

D'un autre côté, il ne faut pas rester parano, un petit coup d'oeil de temps en temps, ne fait pas de mal.

Il arrive que les circonstances de la route fassent que le groupe se scinde, un feu rouge par exemple.

Avec une bonne surveillance des motos de tête, ceux ci le remarquent rapidement, se rangent sur le côté de la route et attendent les autres.

Le groupe s'adapte toujours au plus lent des éléments, si un des pilotes se sent moins à l'aise que les autres, forcément, il roulera plus prudemment, les autres adapteront leur vitesse à celui là.

Si d'aventure, cette prudence se résume à aller à une allure normale en ligne droite et freiner fort avant chaque virage, les suivants lui laisseront une marge de manoeuvre plus importante afin que celui ci fasse ses petits 'allers-retours' dans le groupe.

En général le pilote qui guide sa machine comme cela, se retrouve en position avant dernière, juste devant le 'camion balais', qui lui s'adapte à sa façon de conduire.

### Certains pilotes utilisent beaucoup le frein moteur

A ceux là, rien ne les empêche de freiner moteur, mais, il faut prévenir son suivant que l'on freine, alors un petit coup sur le levier de frein ou la pédale, pour prévenir ceux qui le suivent. Le feu stop sert à ça...

Il peut même servir d'avertissement aux suivants, qu'il y a un problème sur la route qu'ils ne peuvent voir, trois petits coups de feu stop et les autres sont

prévenus.

D'un autre côté, et je l'ai souvent remarqué chez d'autres motards, rouler à plusieurs entraîne une sorte de frénésie, qui, si vous vous trouvez derrière un pilote qui roule plus vite que vous ou maîtrise mieux sa machine que vous, vous entraînera, peut être, à la limite de votre pilotage et à prendre des risques inutiles.

Prenez votre temps et pour les autres, prenez le temps d'observer vos compagnons, ajustez votre vitesse à tout moments, en fonction des autres membres du groupe, et ça, en toute humilité.

**N'oubliez jamais que vous ne maîtriserez jamais votre machine à 100%.**

## Les techniques de dépassements en groupe

### Technique n° 1

Cette technique est valable lors du dépassement d'un véhicule sur une seule bande, une double bande avec ligne blanche continue ou une double avec ligne blanche discontinue et trop de véhicules dans l'autre sens.

Le principe est de maintenir le véhicule à dépasser à sa place et de permettre un dépassement par groupe en toute sécurité afin de poursuivre sa route.

La moto 1 commence son dépassement dès que c'est possible et vient se mettre devant la voiture sur le côté droit de la chaussée.

La moto 2 dépasse la voiture dès que c'est possible pour elle et vient se mettre à gauche de la moto 1 pour ensuite prendre sa place dès que celle-ci reprend sa place plus en avant pour reformer la forme du groupe.

La moto 3 suit le même chemin et ainsi de suite.

Ceci à allure modérée, cela s'entend.

### Technique n° 2

Ici, il est possible de doubler en groupe, autoroutes, routes à deux voies dégagées à plus grande vitesse.

La moto 1 met son clignoteur pour montrer qu'elle veut dépasser, tout les autres en font autant et le camion balais ( moto 6 ), se déplace sur la deuxième bande pour protéger le groupe.

Le groupe commence à dépasser en gardant sa formation, sauf la moto 6 qui

se trouve déjà sur la deuxième bande de roulage.

Au moment de se rabattre, la moto 1 attend que la moto 2 ait dépassé le véhicule avant de se rabattre, ils se rabattront ensemble afin que la moto 1 ne fasse pas une queue de poisson à la moto 2.

Toutes les motos du côté gauche du groupe feront de même avec les motos qui les suivent directement et du côté droit du groupe.

Le camion balais ( moto 6 ), protégera le groupe jusqu'à la fin et se rabattra en dernier.

Vous avez bien compris qu'il est absolument nécessaire de bien surveiller les autres membres du groupe dans ce cas, surtout que ce type de dépassement peut se faire à plus de 120 Km/h sans ralentir l'allure de la balade.

### Technique n° 3

Et là, il s'agit de dépasser une file de véhicules alors qu'il est impossible d'utiliser une autre voie, ligne blanche ou véhicules dans l'autre sens.

Le groupe s'approche de la file de voitures, la moto 1 dépasse quand c'est possible pour elle et vient se faire une place entre le dernier véhicule de la file et l'avant dernier.

La moto 2 dépasse à son tour, se met à côté de la moto 1 et dès que les conditions de dépassement du véhicule suivant sont réunies, elle vient se faire une petite place entre l'avant dernière voiture et la suivante, et comme la moto 1, elle reste en place.

Les motos suivantes dépassent à leurs tours et font des ' bonds ' dans les espacements ménagés par les motos ' écarteuses ', une moto du groupe, ici la moto 3, se place devant le premier véhicule de la file pour le maintenir en place (comme dans la technique n°1) du côté droit de la chaussée.

Ici une petite différence par rapport à technique n° 1 , les motos se mettent en file indienne sur le côté droit de la chaussée, afin de permettre à toutes les motos de reprendre leurs places exactes dans le groupe.

Une fois chaque moto à sa place dans le groupe, ici les motos 1 et 2 doivent dépasser tout le groupe pour se remettre à l'avant, on se remet en quinconce, et on continue sa route.

Il est ainsi possible, pour un groupe de motos, de dépasser un nombre infini de véhicules dans une file et ceci en toute sécurité.

Notez bien qu'une technique pareille nécessite beaucoup de concentration de

la part des pilotes, et une certaine habitude, mais une fois qu'on l'a fait, c'est comme le vélo, ça ne s'oublie pas.

### Conclusion

Voilà, assez torturé vos méninges avec ces trois techniques de dépassements, mais il ne faut pas oublier que quand il est impossible de dépasser en toute sécurité, on reste dernière.

**Ce n'est pas parce qu'une moto est parvenue à dépasser et pas les autres, qu'il faut absolument la rejoindre et prendre des risques inutiles.**

Cette moto vous attendra plus loin pour que le groupe se reforme et que vous poursuiviez votre route ensemble.