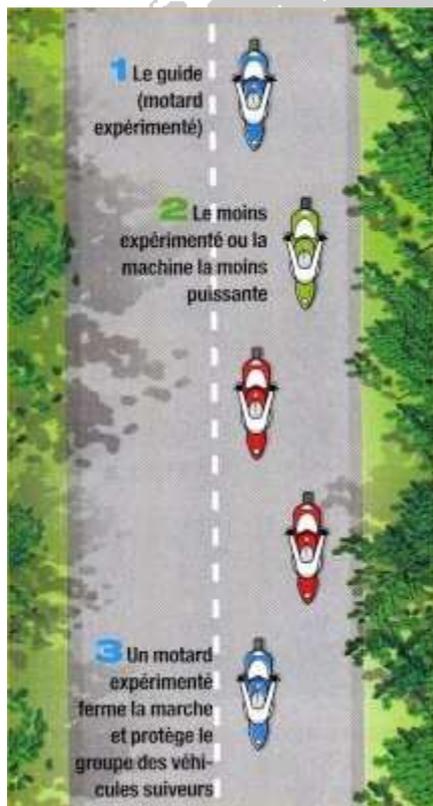


## Consignes pour rouler en groupe à moto

La règle de base est qu'il faut conduire et se placer de façon à garder une visibilité aussi bonne que si vous rouliez seul et pouvoir effectuer un freinage brutal sans gêner la moto qui vous suit ou précède.

La meilleure formation en groupe est celle du quinconce (dite aussi « en damier »). Chaque moto se décale latéralement par rapport à celle qui la précède. Combinée avec une distance de sécurité importante entre chaque moto, à moduler selon le type de route emprunté et la vitesse, cela permet de se déporter en cas d'obstacle sans risquer de collision,



tout en dégagant un espace à la fois suffisant pour voir loin et s'arrêter en cas de nécessité.

Cette formation ne peut être appliquée que sur des routes suffisamment larges. Sur petite route viroleuse, il faut

bien sûr revenir en file indienne, avec des distances de sécurité augmentées.

Chacun doit pouvoir voir le plus loin possible.

Informez clairement les motards qui vous entourent de vos intentions, surtout si vous changez de position ou de direction. Utilisez et abusez des clignotants, tournez la tête, vérifiez vos angles morts, faites signe de la main... Et effectuez toutes vos manœuvres en douceur, en gardant la possibilité de vous raviser si besoin.

Rouler en groupe n'autorise pas des déplacements plus inconsidérés qu'en individuel, au contraire. Ce n'est pas parce que le motard qui vous précède vient d'effectuer une manœuvre que vous devez aveuglément la reproduire., Soyons logique !

L'environnement d'une moto évolue rapidement. Gardez votre propre analyse de la situation en fonction de vos moyens et de vos envies.

Il faut garder à l'esprit que, dans un groupe, toutes les motos ne roulent pas à la même vitesse en même temps. À cause des distances de sécurité et du temps de réaction, un groupe de motos obéit au principe de l'élastique, c'est normal et pas de raison que le dernier roule comme un fou pour remonter cet effet ça se remet en place naturellement.

Pour un groupe de plus de 5 motos, la tête de groupe devra alors s'attacher à conduire très souple, sans grosse accélération ni freinage brutal, pour réduire cet effet « élastique ». À l'entrée en agglomération par exemple, il faut décélérer dès qu'on voit le panneau pour que tout le monde entre en ville bien groupé et en respectant la limitation. À la sortie, on accélère doucement après avoir passé le panneau de sortie (et pas dès qu'on le voit), une fois que tout le monde est sorti de l'agglomération.



Quelle que soit la taille de votre groupe (même s'il ne compte que 2 ou 3 motos), il est fondamental de regarder souvent dans ses rétroviseurs pour vérifier que la moto qui vous suit est toujours là. Vous devriez même pouvoir surveiller les deux motos qui vous suivent, une dans le rétro de gauche et l'autre dans celui de droite, c'est le principe du palier, le 1er surveille le 2e et à un œil sur le 3e, le 2e sur le 3 et 4 et ainsi de suite. Sitôt qu'un n'aperçoit plus celui qui le précède il ralentit et par effet tout le groupe va suivre ce mouvement, ça permet de partir ensemble et de rentrer ensemble sans se retrouver au point d'arrivée en se demandant où est un membre du groupe de départ...ça semble logique mais j'ai connu un groupe qui roulait chacun pour sa pomme et en a perdu 1 sans même s'en apercevoir jusqu'au point final...Malheureusement ce conducteur ne s'est pas relevé par faute d'avoir prévenu les secours à temps... La règle usuelle est que personne ne change de place et que chacun reprenne exactement la sienne dans le cortège après les arrêts et/ou les éventuels moments d'arsouille. Surtout pour les gros groupes et en cas de présence de débutants. Mais cela doit se discuter avant le départ.

Un autre danger qui guette bon nombre de sorties en groupe, c'est l'hétérogénéité des attentes sur le

rythme de conduite. Quelles que soient l'expérience et la compétence des motards présents, il importe avant tout de se mettre d'accord avant le départ. En cas de désaccord, mieux vaut se répartir en plusieurs groupes que de risquer de perdre une moto ou d'obliger certains à rouler au-dessus de leurs moyens.

Dans un souci d'homogénéité, les motards les plus rapides devront s'aligner sur le rythme du plus lent. Celui qui conduit la moto la moins puissante, qui possède le moins d'expérience ou qui porte les bagages pour tout le monde viendra toujours se mettre en deuxième position.

### **SAVOIR ENCADRER**

Il est conseillé de s'organiser avant le départ en identifiant clairement ceux qui auront pour tâche d'encadrer le déplacement de la colonne : un ouvreur, généralement celui qui a proposé le parcours et « une moto balai » Celui qui ouvre la route, devra être capable à la fois de suivre l'itinéraire, de l'indiquer aux suivants, de surveiller le trafic, l'environnement et les motos qui le suivent.

Il devra également gérer les arrêts du groupe à des endroits assez vastes et protégés, sans gêner les autres usagers, sans risquer qu'une des motos se fasse accrocher. Le rôle de la moto-balai est aussi important que l'ouvreur et réclame tout autant – voire davantage – d'expérience et de capacité de vigilance, en plus de celle de rouler vite et freiner fort car il subit les contrecoups de l'effet de l'élastique. Règle absolue : personne ne doit jamais se trouver derrière la moto balai, ça semble logique non ?

Dans tous les cas, les consignes de conduite sont à définir collectivement et à expliquer très clairement avant le départ. Assurez-vous que tout le monde les a bien reçues et comprises.

La FFM91