

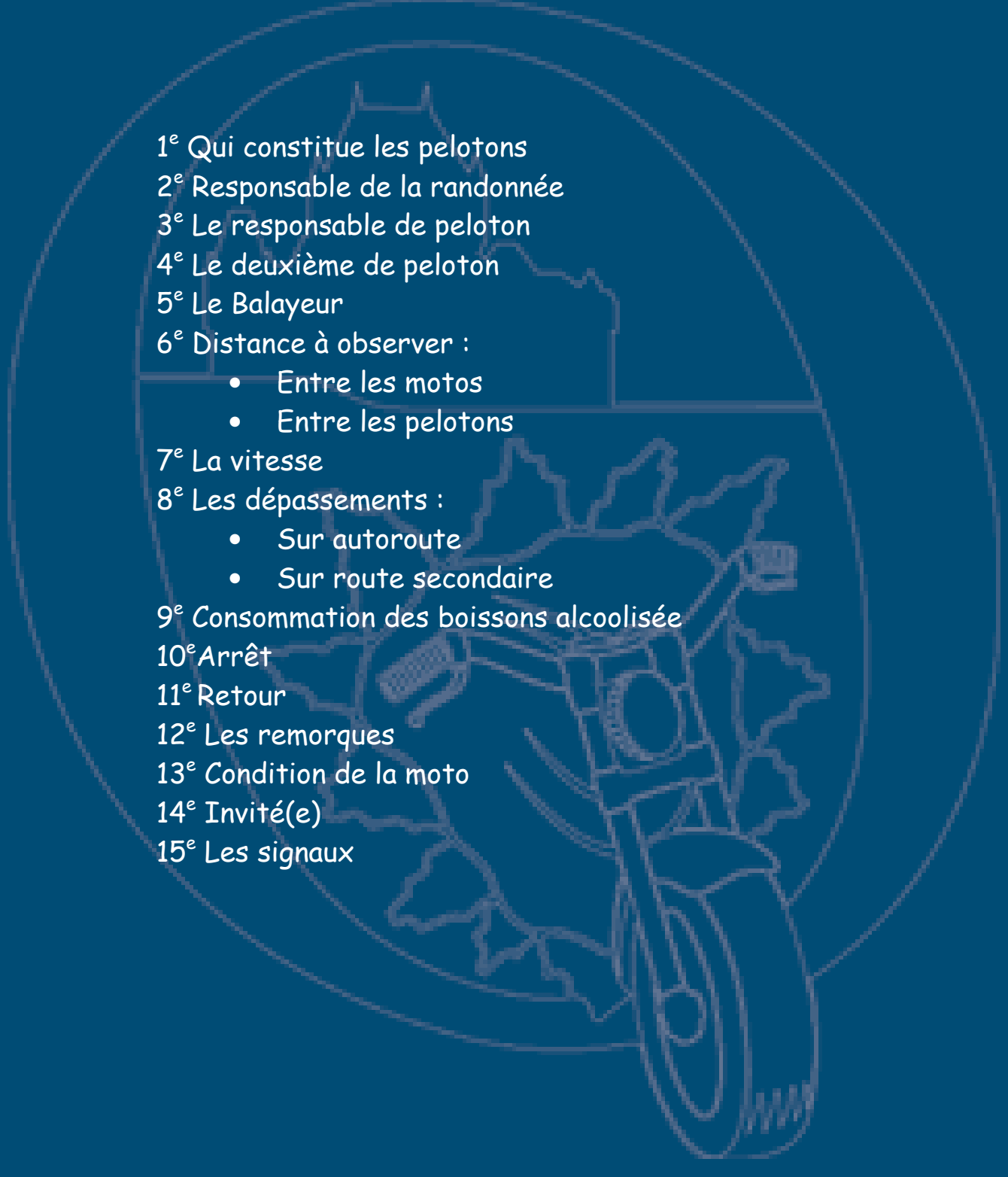


Politique de conduite de L'A.M.C.D.

**Recommandation
lors des randonnées**

La sécurité des membres est primordiale.

Tables des Matières

- 
- 1^e Qui constitue les pelotons
 - 2^e Responsable de la randonnée
 - 3^e Le responsable de peloton
 - 4^e Le deuxième de peloton
 - 5^e Le Balayeur
 - 6^e Distance à observer :
 - Entre les motos
 - Entre les pelotons
 - 7^e La vitesse
 - 8^e Les dépassements :
 - Sur autoroute
 - Sur route secondaire
 - 9^e Consommation des boissons alcoolisée
 - 10^e Arrêt
 - 11^e Retour
 - 12^e Les remorques
 - 13^e Condition de la moto
 - 14^e Invité(e)
 - 15^e Les signaux

1) Qui constitue les pelotons :

C'est le directeur des randonnées qui constitue les pelotons avec l'aide du directeur de la prévention. En leurs absences, c'est le responsable de la randonnée qui constitue les pelotons et nomme les responsables de peloton avant la réunion.

2) Responsable de la randonnée

Il s'assure que tous les responsables de peloton connaissent l'itinéraire et les points d'arrêts.

Avant le départ, il explique aux membres le but de sa randonnée, la première route à suivre ainsi que l'endroit du 1^{er} arrêt.

Lors de cet arrêt, il discute avec ses responsables de peloton du second arrêt. (ainsi de suite)

Il signale au président, au vice-président ou au directeur de la prévention toutes contraventions aux règlements, règles ou politiques de l'association.

3) Responsable de peloton

Il s'assure de connaître la destination et l'itinéraire avant le départ. À chaque arrêt, il rencontre son responsable de la randonnée pour obtenir l'information sur le prochain arrêt.

Il contrôle la vitesse de son peloton et la distance entre son peloton et celui qui le précède. Il s'assure que les distances requises sont respectées à l'intérieur de son peloton.

À l'arrivée d'un village, il commence à ralentir à l'affiche avancée de 50 km/h, afin d'entrer dans la zone lente à la vitesse permise.

À la sortie du village, il commence à accélérer uniquement lorsque son peloton est sorti de la zone lente.

Il s'assure que le balayeur a parfaitement compris les règles à suivre et qu'il effectuera tous les signaux requis.

Aux feux de circulation, il prévoit autant que possible que son peloton puisse passer en même temps. Si son peloton est divisé, il réduira la vitesse ou s'arrêtera, si possible, pour reformer le peloton.

Si une moto de son peloton a une panne ou un bris, seulement les membres de son peloton arrêteront pour lui porter assistance.

S'il y a un 2^e **changement de direction** avant le retour de son balayeur, c'est le 2^e qui attendra le balayeur à moins que ce soit **une recrue** alors c'est son peloton qui attend son balayeur dans un endroit sécuritaire.

4) LE deuxième de peloton:

Dans les villes et villages, on lui conseille de rouler en demi-file indienne afin de se méfier d'une porte qui s'ouvre rapidement des véhicules stationnés.

Lors de tous **changements de direction**, il s'assurera de bien voir son balayeur sinon il s'arrêtera et attendra son balayeur dans un endroit visible et sécuritaire.

5) Balayeur

Le rôle du balayeur est d'assister le responsable de peloton.

Il s'assure, lors des dépassements sur l'autoroute, que la voie est libre dans la voie de gauche pour la sortie et dans la voie de droite lors du retour.

Lors de tous **changements de direction**, il s'assure de bien voir le peloton qui le suit sinon il s'arrête dans un endroit visible et sécuritaire pour attendre son arrivé.

6) DISTANCE À OBSERVER

Entre les motos

Les distances à observer entre les motos d'un même peloton doivent s'établir de façon dynamique en fonction de la vitesse, l'état de la route, la circulation ou le fait qu'une moto tire une remorque.

Sur l'autoroute lorsqu'il y a peu de circulation, le troisième du peloton devrait rouler à une distance de **deux secondes** du premier, le deuxième se tient à égale distance entre eux. À 90 km/h, une distance de 50 mètres est requise pour adapter ce délai de 2 secondes.

Par ailleurs, lorsque la circulation est intense, et qu'il y a risque qu'une auto s'infilte, le peloton doit se resserrer tout en respectant une distance minimum compte tenu de la vitesse. Une moto entre chacun est un minimum.

Les distances mentionnées ici le sont donc uniquement comme indication et ne doivent prévaloir en aucune façon sur la sécurité des motocyclistes. Ces distances devraient être considérées comme la règle générale lorsque la situation le permet.

Entre les pelotons

Le principe de base veut que chaque peloton soit autonome. C'est d'ailleurs pour cette raison que chaque responsable de peloton doit être informé du lieu de destination et de l'itinéraire emprunté.

Garder une distance d'environ 2 à 3 secondes soit entre 50 mètres et 75 mètres à 90 km/h.

7) LA VITESSE

Le responsable de peloton est celui qui contrôle la vitesse de son peloton. Elle ne doit pas excéder 10km/h au-delà de la vitesse permise. Il doit toujours, dans la mesure du possible, garder un contact visuel avec le peloton qui suit le sien et au besoin ralentir de quelques kms/h sa vitesse pour donner une chance aux autres pelotons du convoi de le rattraper. Cela ne doit toutefois pas ralentir la circulation.

De plus, les pelotons qui ont pris du retard ne doivent dépasser de plus de 10km/h la vitesse permise.

8) Les dépassements

Sur autoroute :

Lorsque le chef de peloton indique son intention de dépasser, à l'aide de son clignotant, le 2e met son clignotant. Il vérifie si le balayeur fait de même. **C'est le balayeur qui changera de voie le premier**

après s'être assuré que la voie de gauche est libre. IL vérifiera ses angles morts et ses rétroviseurs et, s'il y a lieu, il estimera la vitesse du véhicule sur la voie de gauche. Ensuite le chef de peloton et le 2^e effectueront leur changement.

On conseille au 2^e de peloton de rouler au centre de la voie, c'est-à-dire en demi-file indienne afin de se protéger d'un possible éclatement de pneu (Blow out). Il reprend sa position en damier après le dépassement.

Avant de reprendre sa place dans la voie de droite, le chef de peloton s'assurera qu'il y a de l'espace pour son deuxième.

- a) Il signalera son intention avec son clignotant.
- b) Alors l'accompagnateur (2e) après avoir vérifié son rétroviseur et son angle mort actionne son clignotant et entre dans la voie de droite le premier
- c) Le chef de peloton entre dans la voie de droite
- d) Le balayeur, une fois son dépassement terminé, après avoir vérifié son angle mort et son rétroviseur actionnera son clignotant et reprendra sa place dans la voie de droite.

Sur route secondaire

Quand vous circulez en formation et que vous décidez de dépasser un véhicule plus lent, faites-le un à la fois. C'est le responsable de peloton qui initie la séquence en demandant la file indienne.

Une fois la manœuvre exécutée, il continue de rouler en laissant suffisamment de distance pour permettre au prochain de dépasser.

Seulement un pilote dépasse à la fois en s'assurant d'abord que la manœuvre est sécuritaire et légale

Chaque pilote dépasse le plus rapidement possible et reprend sa position dans le peloton.

Le peloton reprend sa vitesse de croisière lorsque tous ses pilotes sont rassemblés.

9) Consommation de boissons alcoolisée

Lors des randonnées de l'association, la consommation de boissons alcoolisée est défendu sauf si celle-ci est consommée en quantité raisonnable au moment du repas.

10) Arrêts

Lors d'une halte, stationner les motocyclettes en ordre et par peloton. Si possible, le même peloton dans le même stationnement.

Ne pas attendre que le 1^{er} groupe soit stationné avant que le 2^e groupe se stationne afin d'assurer la sécurité des autres pelotons qui attendent parfois dans le chemin ou bloquent la sortie d'une automobile.

Les arrêts sur l'accotement des voies rapides sont défendus, sauf en cas d'urgence. Dans ces circonstances, il est préférable que les autres pelotons se rendent à une halte routière ou à une aire de stationnement qui est près de la route afin qu'un membre du peloton en panne puisse les repérer facilement et donner un compte rendu du problème.

La décision prise par le responsable de la randonnée pourra ainsi être transmise au responsable de peloton du motocycliste en panne.

11) RETOURS

Lors des retours à la maison suite à une randonnée de soirée ou de jour, les motocyclistes ont tendance à augmenter leurs vitesses. C'est à ce moment, compte tenu du facteur fatigue, que le risque d'accident est le plus élevé.

Tel qu'énoncé précédemment, la vitesse ne devrait pas excéder de 10 km/h celle permise. Il serait même préférable de réduire la vitesse du peloton afin de ne pas excéder celle de la circulation.

La formation du peloton est maintenue jusqu'au départ de chacun des membres.

12) REMORQUES

Les motos tirant une remorque devront rouler en première et/ou en deuxième position du peloton.

13) CONDITIONS DE LA MOTO

Les membres sont tenus de garder leur moto en bon état de marche. Klaxon, clignotants, freins avant et arrière, phares (lumières hautes et basses) doivent bien fonctionner et naturellement les pneus doivent être en bon état.












Tout membre dont la moto présente un pneu jugé trop usé par le directeur de la prévention ou par le responsable de la randonnée, pourra se voir interdire de participer à la sortie et ce, afin de ne pas mettre en péril les autres motocyclistes.

Tout motocycliste est tenu de faire le plein d'essence avant chaque randonnée. Lors d'un arrêt général pour le ravitaillement en essence, tous devraient évaluer leurs besoins de faire le plein pour éviter les arrêts inutiles et les pertes de temps.

14) INVITÉ(e)

Un membre peut inviter un motocycliste non membre à participer à une ou deux randonnées. Le membre est alors responsable de son invité et il doit s'assurer que ce dernier respecte toutes les consignes et règles de sécurité, d'éthique et de conduite de notre association.

15) Les Signaux

| | | | | |
|---|---|---|--|---|
| Bras gauche levé et index pointé (File indienne) | Bras gauche levé avec oriculaire et pouce agités en rotation (Position damier) | Babillage avec les doigts (Clignotants oubliés) | Bras gauche baissé et main ouverte (Ralentir) | Tape sur le réservoir (Besoin d'essence) |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| | | | | <p>Casque déposé sur le bord de la chaussée à environ 5 mètres derrière la moto (Signal de détresse universel)</p> |
| | | | | <p>Obstacle à éviter</p>  |

