

ASSOCIATION MOTOCYCLISTE NOUVELLE-FRANCE

MANUEL DES CONSIGNES DE SÉCURITÉ 2013



Édition VII

Cher membre,

Ce document a été réalisé et approuvé par le conseil d'administration de l'Association Motocycliste Nouvelle-France (A.M.N.F.) dans le but de bien informer les membres à propos des consignes de sécurité en vigueur dans l'association.

Il se veut être une référence à laquelle les membres pourront s'y référer en tout temps.

Respecter ces consignes contribuera à rendre les sorties agréables et sécuritaires.

Le conseil d'administration
A.M.N.F.

La devise de la Fédération des Motocyclistes du Québec (FMQ)

SÉCURITÉ, CIVISME ET FRATERNITÉ

**A.M.N.F.
QUÉBEC**

Nouvelle-France

TABLES DES MATIÈRES

1. Objectifs

2. Les cinq règles de la conduite préventive

- Regarder loin devant soi
- Exercer une vue d'ensemble
- Bouger constamment les yeux
- S'assurer d'être vu
- Se garder une porte de sortie

3. Informations générales

- Conseils aux membres
- La sécurité, c'est !
- Le rôle d'un directeur de la sécurité
- Le rôle de chacun des membres
- La formation en damier
- La formation en file indienne
- L'habillement recommandé
- Ne prendre aucun risque
- Les changements de direction
- Les obstacles
- Rouler sous la pluie
- Les animaux
- En cas de crevaison
- Les ponts en fer et en bois
- Les chemins de fer
- Le gros bon sens
- Le manque de freins
- Les consignes pour le passager
- Les consignes pour les trois-roues : trike, Spyder et side cars
- Les consignes pour les motos avec remorques

4. Lors des randonnées

5. Les signaux

6. Les dépassements

- Sur autoroute
- Sur route secondaire

7. Un rappel des techniques de base (Moto-Pro)

- La position de départ
- Le ralenti
- Le freinage d'urgence
- Le louvoiment
- Le virage par contre-poids
- Le contre-braquage
- La courbe

1- OBJECTIFS

Ce document vise à communiquer et uniformiser les consignes de sécurité et les méthodes de conduite de la moto pour l'ensemble des membres de l'A.M.N.F. dans le but de prévenir les incidents et les accidents.

Lorsque vous participez aux sorties avec l'A.M.N.F., nous vous demandons de bien vouloir respecter les consignes de sécurité de l'association. Le but est d'assurer votre propre sécurité ainsi que celle des membres roulant avec vous.

La conduite de la moto en groupe exige une bonne connaissance des techniques de conduite, des consignes de sécurité ainsi que du langage gestuel de communication. La pratique de ces connaissances permet de rouler en sécurité et en toute confiance.



2- LES CINQ RÈGLES DE LA CONDUITE PRÉVENTIVE

En appliquant de façon constante, les cinq règles de conduite suivantes, on peut prévenir et même éviter les incidents et accidents de moto.

2.1 Regarder loin devant soi

En gardant la tête haute et le regard loin devant soi, le motocycliste préviendra des difficultés ou situations qui pourraient compromettre sa sécurité.

L'application de cette règle permet de :

- Lire la signalisation à l'avance afin de décider et effectuer nos entrées, sorties et dépassements de façon sécuritaire
- Voir à l'avance les obstacles sur la chaussée et effectuer les manœuvres d'évitement appropriées
- Prévoir les ralentissements du trafic routier et s'y adapter
- Prévoir les agissements des autres conducteurs
- Planifier les changements de voies
- Éviter les freinages brusques

Ce faisant, le motocycliste se prévaudra d'une conduite beaucoup plus stable.

2.2 Exercer une vue d'ensemble

Élargir le champ de vision en balayant des yeux de gauche à droite, tout autour de votre moto, incluant les rétroviseurs, permet de :

- Repérer les intersections qui approchent
- Se préparer aux changements des feux de circulation
- Percevoir les rétrécissements de voies
- Voir l'ensemble de la circulation dans les autres voies
- Prévoir les mouvements des cyclistes, des piétons et des enfants, des chiens, etc.
- Détecter les objets inertes sur la route

2.3 Bouger constamment les yeux

Afin d'avoir une bonne vue d'ensemble, il est recommandé de bouger les yeux constamment, au moins toutes les deux ou trois secondes et de regarder dans les miroirs à toutes les cinq à huit secondes.

Jumelée aux deux premières, cette règle permet une concentration maximale et évite la fatigue visuelle et les risques d'hypnose de la route. Bouger les yeux constamment permet également de regarder régulièrement dans les rétroviseurs et d'être au courant de l'activité autour de soi, dans un rayon de 360 degrés.

Il est également très important lors d'un changement de voie de toujours regarder dans ses rétroviseurs et au dessus de son épaule en tournant la tête pour vérifier les angles morts avant d'effectuer un changement de voie.

2.4 S'assurer d'être vu

Toujours s'assurer d'être vu par les autres usagers de la route. **Ne jamais prendre de risques inutiles.** Voici quelques suggestions pour être vu :

- Toujours utiliser les clignotants pour signaler ses intentions de changer de voie
- Klaxonner au besoin
- Toujours éviter de demeurer dans les angles morts des autres véhicules
- Assurer le contact visuel avec les autres conducteurs

2.5 Se garder une porte de sortie

Éviter de tomber dans le piège en étant cerné de toutes parts. Les dessus de côte, les courbes et les bretelles d'autoroute présentent des situations à risques élevés. La porte de sortie est nécessaire afin d'éviter l'effet-surprise.

- Régler votre vitesse afin de maintenir une zone tampon sécuritaire autour de vous
- Être prêt à faire face à toute situation imprévue
- Vous tenir toujours **au courant** de la circulation autour de vous
- Vous méfier des véhicules stationnés le long de la route

3- INFORMATIONS GÉNÉRALES

3.1 Conseils aux membres

- Le type de conduite du motocycliste en est un essentiellement défensif
- Adopter un mode de conduite préventive
- S'attendre toujours au pire, car il pourrait bien survenir à tout moment
- S'imaginer invisible et que les automobilistes ne vous voient jamais, ainsi vous serez beaucoup plus prudent

3.2 La sécurité, c'est !

- Être informé des règlements routiers et de ceux de l'association
- Connaître et suivre le mode de fonctionnement de l'association sur la route
- Être sensibilisé à l'importance de la sécurité en groupe
- Maîtriser les techniques de base de la conduite de la moto
- Se garder à jour et alerte, de façon annuelle ou au besoin
- Se sentir impliqué face à la sécurité en moto

3.3 Le rôle d'un directeur de la sécurité

Promouvoir, avec son adjoint et son équipe, la mise en pratique des consignes de sécurité de ce manuel. Ainsi, assurer le fonctionnement sécuritaire du groupe lors des sorties.

3.4 Le rôle de chacun des membres

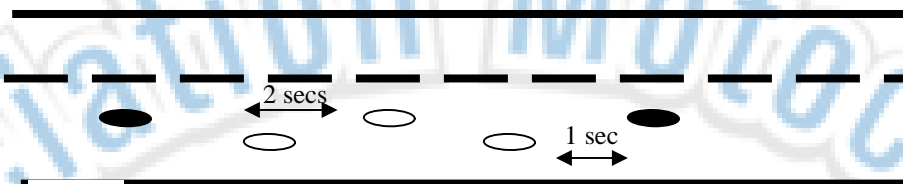
La sécurité, c'est aussi l'affaire de tous !

- Chacun des membres doit faire son effort pour rendre les randonnées sécuritaires par la mise en pratique des règles apprises
- Vérifier l'état de sa moto avant chaque départ
- Conduire uniquement si vous êtes en bon état physique et mental.
- Fatigue et alcool ne font pas bon ménage avec la moto...

3.5 La formation en damier (quinconce ou zigzag)

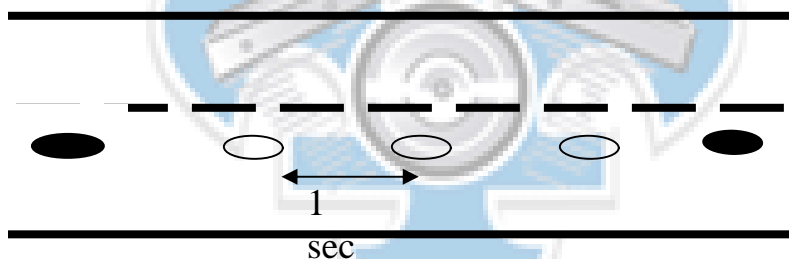
- Le groupe se forme avec le meneur en premier, dans la rangée de gauche. Les motos suivantes (2^e, 3^e, 4^e et balayeur) se placent à l'arrière du meneur en alternance de droite à gauche en laissant une distance par rapport aux autres motos, tant à l'avant qu'à l'arrière

- En mouvement on doit garder une **distance de deux secondes** entre chaque moto de la même rangée créant ainsi un espace d'échappement à gauche ou à droite en cas de manœuvre d'urgence



3.6 La formation en file indienne

- Lorsque la situation de conduite l'exige, le meneur demande la formation en file indienne et les 2 rangées s'emboîtent en une seule derrière le meneur. À ce moment, il doit y avoir **une distance d'une seconde** entre chaque moto
- Quand le meneur commande la file indienne, **demeurer très vigilant**
- Si le groupe doit maintenir cette formation pour plus que quelques secondes (ex. pour traverser un pont étroit), pour plus de sécurité la distance entre chaque moto sera portée à 2 secondes



3.7 L'habillement recommandé

- Un casque légal (étiquette de certification DOT) ou autre approuvé
- Des lunettes résistantes aux chocs, même avec un pare-brise...
- Un manteau de cuir ou l'équivalent
- Une paire de pantalon long et résistant. (chaps en cuir ou nylon, pantalon de cuir.)
- Des bottes ou souliers résistants non lacés. Pas de sandales même avec sangles
- Des gants couvrant entièrement la main et les doigts
- Un habit de pluie dans les valises en cas de pluie

3.8 Ne prendre aucun risque

- Ne tenter aucune manœuvre risquée ou périlleuse avec le groupe

- Ne pas tenter non plus d'essayer d'impressionner les autres par des excès qui pourraient avoir des conséquences tragiques pour vous ou pour les autres usagers de la route

3.9 Les changements de direction

En cas d'erreur d'itinéraire, il est préférable de continuer la route jusqu'à un endroit sécuritaire permettant aux groupes de tourner et de revenir sur le bon chemin.

3.10 Les obstacles

- Les conditions de la route changent très vite
- Surveiller attentivement tout ce qui se passe autour de vous
- Par un mouvement constant des yeux, essayer de repérer le plus rapidement possible les événements ou objets pouvant devenir dangereux pour votre sécurité. Votre temps de réaction sera optimisé
- Vous aurez davantage de temps pour le signifier aux autres

3.11 Rouler sous la pluie

- Adapter sa vitesse aux conditions de la température (ralentir)
- Les lignes peintes ainsi que la craie sur la chaussée la rendent particulièrement glissante
- Gare aux débuts de pluie! C'est la période la plus dangereuse, car la pluie n'a pas eu le temps de laver la route et de la débarrasser des huiles et du sable qui ressortent en surface
- Toujours avoir des pneus en bonne condition et à la bonne pression
- Attention particulièrement aux manœuvres brusques
- Ne pas suivre pas de trop près, la visibilité est réduite et la distance de freinage augmente
- Pour votre confort et sécurité, le port des vêtements imperméables est recommandé lorsque le climat l'exige

3.12 Les animaux

- Éviter de repousser l'animal du pied, car il y a danger de perdre la maîtrise de la moto
- Réduire la vitesse puis accélérer quand l'animal est rendu près de vous afin de tromper ses calculs
- Dans le cas d'un insecte, garder la maîtrise de la moto à tout prix et se ranger dès que possible, si nécessaire

3.13 En cas de crevaison

- Il ne faut pas freiner
- Tenir fermement les guidons
- Modérer les gaz lentement et prendre l'accotement seulement lorsque votre moto est presque immobilisée. Prendre l'accotement trop rapidement pourrait créer une perte de contrôle de la moto
- Si la crevaison est sur le pneu avant, déporter votre corps vers l'arrière
- Si la crevaison est sur le pneu arrière, ne déplacez pas votre corps. Garder le corps droit pour maintenir la stabilité de la moto et ralentir jusqu'à l'arrêt complet
- Le freinage se fera en toute fin de course en utilisant avec parcimonie le frein de la roue dont le pneu est en bon état

3.14 Les ponts en fer et en bois

- Ralentir avant d'arriver sur le pont
- Garder une vitesse constante tout le long de sa traversée
- Résister à la tentation de serrer les poignées trop fermement
- Appliquer les freins qu'avec modération en cas de nécessité

3.15 Les chemins de fer

- Prendre le chemin de fer de l'angle qu'il se présente devant vous
- Éviter de changer de trajectoire à moins que le meneur n'ait commandé une file indienne ou autre manœuvre pour traverser le chemin de fer perpendiculairement à la voie tel que recommandé dans le manuel du conducteur (angle de la voie de + de 45 degrés par rapport à la chaussée)

3.16 Le gros bon sens

- En tout temps, signifier clairement aux autres usagers de la route vos intentions
- Il est interdit par la loi de se faufiler entre deux rangées de voitures, de plus c'est très dangereux et cela est risqué
- Se méfier des véhicules stationnés... une porte s'ouvre rapidement
- La plupart des collisions impliquant une moto et un automobiliste ont lieu aux intersections, alors... **Soyez très attentif !**
- Au changement de voie ou de direction, les rétroviseurs ne suffisent pas! Il faut en plus regarder par-dessus votre épaule et tourner la tête afin de bien vérifier les angles morts

3.17 Le manque de freins (ou une poignée de gaz bloquée)

- Garder son calme
- Couper l'interrupteur d'urgence (bouton rouge au guidon de droite près de la poignée des gaz) pour la poignée de gaz bloquée
- Réduire graduellement la vitesse jusqu'à l'arrêt complet, garder vous une trajectoire d'évitement des obstacles à l'avant, rouler lentement sur l'accotement laissant la voie libre au trafic derrière, éviter de rétrograder trop brusquement ou en 1^{re} vitesse, appuyez sur la poignée d'embrayage avant l'arrêt complet du véhicule

3.18 Les consignes pour le passager

- Toujours monter sur la moto par le côté gauche
- Monter sur la moto lorsque le conducteur vous le dira
- Descendre de la moto, du côté gauche, lorsque le conducteur vous le dira
- Sur la moto, rester le plus près possible du conducteur sans le gêner
- Sur une moto sans dossier, se tenir aux hanches ou à la taille du conducteur
- Ne faire qu'un avec le conducteur, principalement dans les virages
- Éviter de parler ou de bouger inutilement lorsque le conducteur a pris la route. (Ne pas se pencher à gauche ou à droite du conducteur)
- Faire les signaux, c'est le travail du conducteur
- Éviter les chaussures ouvertes ou lacées, manches courtes et pantalons courts
- Enlever votre casque qu'une fois être descendu de la moto
- Si le passager est un enfant, ses pieds doivent obligatoirement s'appuyer sur les repose-pieds de la moto. De plus, il est fortement recommandé d'utiliser un harnais de sécurité conçu à cette fin

3.19 Les consignes pour les trois roues : trike, Spyder et side cars

- Étant donné sa largeur, le véhicule doit rouler au centre de la chaussée comme les automobiles
- En groupe, la formation sera de 3 motos au maximum qui rouleront en file indienne avec un intervalle d'au moins 3 secondes entre chaque véhicule
- Ils devraient être placés à la fin du convoi si leur expérience le leur permet ou être insérés entre deux groupes et maintenir la distance minimale de 3 à 4 secondes derrière le groupe précédent même s'il n'y a qu'un véhicule de ce type (2 secondes entre chaque véhicule à 3 roues).
- Les conducteurs n'auront pas à utiliser la gestuelle des pieds pour indiquer les obstacles. Celle des mains devra l'être comme pour les autres types de motos

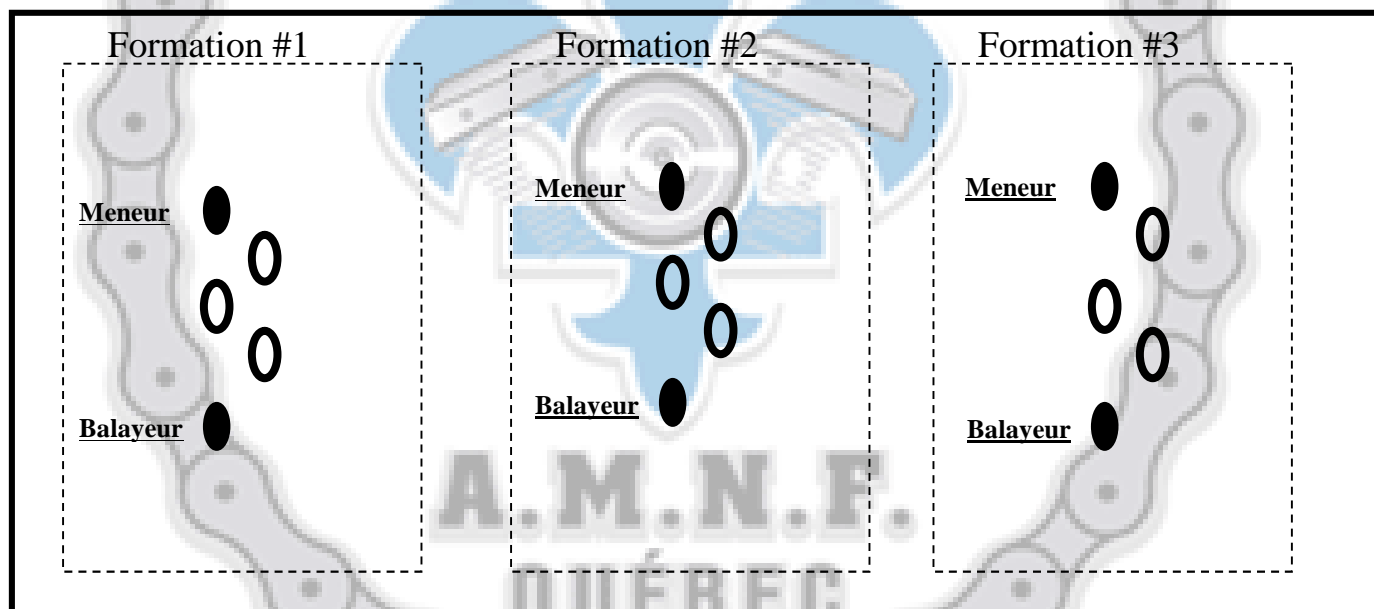
- Lors des entrées sur autoroute, des arrêts obligatoires, des feux rouges, des virages à droite sur feux rouge, aux changements de voies et cela même s'ils sont en groupe, ils adopteront alors un comportement individuel le temps de la manœuvre, car la distance de trois secondes les séparant la rendrait plus périlleuse en tentant de la faire en demeurant en groupe. Ce faisant, le dernier du groupe n'agira comme balayeur que lors de changements de route (en attendant) pour indiquer au groupe le suivant la nouvelle direction. Pour les changements de file, dépassements, ralentissements et autres, ils agiront individuellement en signalant leur intention normalement
- Aux arrêts (stop), aux feux rouges et en tout autre temps, ils doivent demeurer en file indienne afin d'éviter une situation de croisement ou de chocs entre deux véhicules. Ils ne rouleront jamais en damier

3.20 Les consignes pour les MOTOS avec REMORQUES

- Les motos avec remorque, dues à leur longueur, se formeront en groupe de trois maximums et en damier, cela afin de faciliter leur intégration au flot de trafic lors de l'accession à une autoroute et aux changements de voies et dépassements. Dès qu'il y a plus d'une moto avec remorque, un groupe devra être formé pour eux
- Ils se placeront idéalement en fin de convoi. Si cela leur est impossibles, par manque d'expérience ou de connaissance de la route ils pourront s'insérer entre deux groupes et garderont une distance sécuritaire avec le groupe les précédant
- Dans un groupe lorsqu'une seule moto a une remorque, elle doit se placer en tête de groupe ou de convoi et jamais en position 2, 3, 4 ou 5. La sécurité exige, vu son poids, sa configuration et sa distance au freinage, de précéder le groupe afin d'éviter une collision par l'arrière avec les autres motos
- À l'intérieur d'un groupe, les conducteurs de motos avec remorque doivent porter une attention particulière aux distances minimales à respecter entre eux (2 à 3 secondes). Lors d'une manœuvre d'urgence, ils auront besoin de cet espace vital pour éviter d'ajouter des difficultés aux complications causées par la manœuvre. Il faut tenir compte de l'effet de poussée dû au poids de la remorque. Si le freinage ne s'effectue pas en ligne droite, il faut se méfier d'une mise en portefeuille

4- LORS DES RANDONNÉES

- Arriver au moins 20 minutes avant l'heure de départ avec votre moto prête à partir: plein d'essence fait, vérifications mécaniques d'usage complétées avant de vous rendre au point de départ
- La personne responsable de la randonnée a planifié l'itinéraire de la sortie de l'association. Un membre du conseil d'administration est présent afin d'assurer le suivi des règles de sécurité. Notez que les destinations annoncées au calendrier seront respectées, à moins de force majeure.
- Cette personne responsable donnera des explications sur la sortie. Elle parlera des particularités de la route, etc. Le directeur de la sécurité ou un des membres de son équipe lira les consignes de sécurité. Il y aura une période de questions. Vous pourrez par la suite vous diriger vers votre moto pour la démarrer
- Les motos se groupent en formation de 5, un meneur et un balayeur pour chaque groupe. Les meneurs se placent à environ 15 pieds de distance l'un par rapport à l'autre, de façon à permettre la formation des groupes. Quand les formations sont complétées, le stationnement devrait ressembler à la figure ci-dessous.



- Seules les motos des meneurs et balayeurs ont leurs feux de route (« hautes »); toutes les autres motos doivent utiliser les feux de croisement.
- Au point de départ de la Rive-Nord, un bloqueur s'installe sur la rue des Replats pour protéger la sortie des groupes
- Exemple d'une sortie direction Nord-Ouest :
- Le meneur du premier groupe se dirige lentement à l'intersection de la rue Bouvier et attend que tous les groupes soient sortis du stationnement. Comme il s'agit d'un arrêt à une intersection les motos peuvent être côte à côte.
- Le code de la sécurité routière prévoit que chaque paire de motos réalise un arrêt complet avant de s'engager dans l'intersection.

Toutefois, cette stratégie a comme impacts d'allonger les délais des autres véhicules pour franchir l'intersection; ce qui peut engendrer de l'impatience.

- **Si** la voie est claire et **que les automobilistes à l'intersection ne manifestent pas un comportement agressif ou impatient**, les motos du premier groupe quittent l'intersection en formation en damier et s'engagent dans la bretelle du boulevard de la Capitale en prenant assez de vitesse pour s'insérer dans le trafic mais pas trop de façon à permettre au balayeur de jouer correctement son rôle.
- En cas de doute, le meneur de chaque groupe impose à son groupe un départ par paire de motos. Chaque motocycliste peut aussi décider de faire son arrêt complet si une conduite autre le met en péril.
- Chacun des groupes subséquents effectue son arrêt et aborde la bretelle de la même façon. Les groupes se dirigent vers l'ouest en demeurant sur la voie de droite. Les meneurs s'assurent de conserver 2 à 3 longueurs de camion remorque entre chaque groupe pour laisser une chance au trafic entrant ou sortant de manœuvrer dans la circulation. Aux approches des entrées et des sorties, il peut être requis de resserrer la formation pour dissuader des automobilistes qui voudraient « couper » un groupe en deux. Adoptez une conduite encore plus prudente à ces occasions. Ne vous placez jamais en situation risquée. Il sera toujours possible de reformer le groupe un peu plus loin. Règle no 1 du motocycliste : Appliquez toujours le « Gros Bon Sens ». La vitesse tolérée est celle « du Gros Bon Sens ». (Encore lui, il doit être omniprésent!) Il s'agit ici de respecter les consignes prévues au code de la sécurité routière, sans toutefois se mettre en danger
- Lors des sorties, il est impératif de rouler à une vitesse constante et régulière afin d'éviter l'effet d'élastique (accélération et décélération) qui se produit souvent en groupe et qui peut devenir un élément **irritant** de la conduite de la moto
- Lorsque le meneur de la formation fait un signal, il est nécessaire qu'il soit répété pas tous pour qu'il puisse être vu et exécuté pas tous, et surtout le balayeur
- Les arrêts se font généralement après 60 à 75 minutes de route, soit environ entre 70 à 120 km de distance
- Aux stations-services, après avoir fait le plein, déplacez votre moto **avant de payer**, de façon à ce que les autres membres du groupe et/ou d'autres clients puissent eux aussi utiliser les pompes à leur tour, sans attentes inutiles
- En cas de panne durant une randonnée, c'est le balayeur du groupe qui porte assistance au motocycliste en problème. Le conducteur de la dernière moto du groupe devient alors balayeur. Le groupe poursuit son chemin. Lorsque requis, c'est le balayeur (le dernier du groupe) qui ira aviser le meneur de la nécessité de trouver un endroit sécuritaire pour tous, afin de s'arrêter. Les autres groupes poursuivent leur route à moins que le meneur en décide autrement
- Ne jamais utiliser de régulateur de vitesse lors d'une sortie de groupe

- Tous les participants doivent faire leur arrêt obligatoire aux stops et s'immobiliser aux feux de circulation, à l'exception de certaines sorties spéciales où la sécurité est organisée pour diriger la circulation et bloquer le trafic transversal aux intersections. (Sorties **en meute**)
- Après quelques minutes d'arrêt, lorsque le responsable de la sortie donne le signal du départ : « **2 minutes!!** » il faut se diriger immédiatement vers sa moto et se préparer à partir pour ne pas retarder inutilement le reste du groupe
- Lorsque qu'un espace ou qu'un trou se produit dans la formation suite au départ d'un participant à la randonnée, il doit être comblé par le motocycliste qui se trouve derrière celui-ci et non par celui placé dans l'autre rangée. Sauf absolue nécessité, il faut éviter les croisements et les louvoiements en formation

5- LES SIGNAUX

Le signal du ralentissement:

- Bras gauche tendu vers le bas, la main ouverte. On peut aussi faire clignoter rapidement la lumière témoin de freinage



Clignotants oubliés:

- Joindre et disjoindre les doigts comme lorsqu'on imite une personne qui parle



Obstacle sur la route:

- Pointer l'obstacle avec le pied gauche ou droit, selon le côté où il se trouve



Le signal de file indienne:

Le bras gauche levé et index pointé



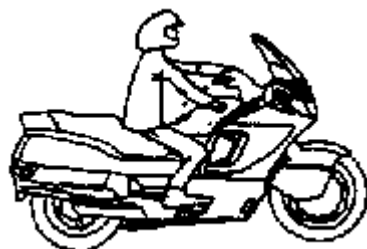
Le signal pour la formation en damier:

Le bras gauche levé et le poing fermé



Lorsqu'on atteint la réserve d'essence:

Rejoindre celui qui nous précède et taper sur le réservoir à essence



Resserrer la formation en damier:

Bras gauche levé et alternance entre main ouverte et fermée



- Le signal de **détresse universelle** consiste à déposer son casque à 15 pieds derrière la moto lors d'une panne. (sur l'accotement)

6- LES DÉPASSEMENTS

6.1 Sur autoroute

- Sur une autoroute, c'est au **meneur (#1)** de la formation à **signaler son intention** de changer de voie en actionnant son clignotant. Tous les membres de la formation mettent alors leur clignotant et c'est le **balayeur (#5) qui effectue en premier le changement de voie. Il ne doit pas y avoir d'autres véhicules dans la voie de gauche entre le balayeur et le meneur. Ensuite le meneur, puis la moto #3** (la deuxième de la rangée de gauche) changent de voie, suivis peu **après par les motos #2 et #4** de la rangée de droite; de façon à **éviter tout croisement** de trajectoire au cours du dépassement
- Lorsque le **meneur (#1)** considère qu'il est sécuritaire de revenir dans la voie initiale il actionne son clignotant. Tous les membres actionnent alors leur clignotant. Dès que la manœuvre est sécuritaire, le **balayeur (#5) se déplace** dans la voie de droite de façon à bloquer cette voie. Le meneur initie alors très lentement son déplacement latéral dans la voie de droite. **Les motos #2 et #4 à droite dans la formation se tassent dans la voie de droite**, suivies **ensuite** par le **meneur et la moto #3**, la deuxième de la range gauche, qui complètent le déplacement latéral du groupe. Il s'agit ici encore d'éviter tout croisement de motos. Il est essentiel pour le meneur de **prendre une bonne distance du véhicule** dépassé afin de permettre aux motos du groupe de pouvoir se ranger dans la voie de droite sans avoir à « couper » le véhicule dépassé.

6.2 Sur route secondaire

- Lors du dépassement sur une route secondaire c'est toujours le meneur de la formation qui amorce le dépassement men file indienne cette fois. Une fois que le meneur a dépassé le véhicule, chacun des membres de la formation (un à la fois) dépasse le véhicule à son tour si la circulation le permet. Le dépassement ne s'effectue que **lorsque la moto arrive à l'obstacle seulement et pas avant**

6.3 La côte a trois voies, dont deux en montant avec retour à une voie au sommet

- Le principe applicable en vertu du code de la sécurité routière est que la voie du centre ne doit être utilisée en montant que pour le dépassement des véhicules plus lents qui doivent garder la voie de droite.
- Ainsi, lorsqu'on emprunte une côte à trois voies dont deux voies sont en montant, le meneur dirige son groupe dans la voie d'extrême droite qui est tracée par des lignes pointillées sur la chaussée.

- Le balayeur a la responsabilité de surveiller les panneaux jaunes qui indiquent le retour de la circulation dans le même sens de deux voies à une voie. (En général il y a deux panneaux jaunes, un à 500 mètres et un autre à 300 mètres.)
- Au panneau qui indique 500 mètres, le balayeur vérifie que la voie de dépassement sera sécuritaire au moment où, au panneau qui indique 300 mètres, il prendra seul la voie de gauche des deux voies qui montent, pour bloquer le trafic et assurer le retour sécuritaire du groupe sur la voie unique. En fonction de la vitesse d'un véhicule qui pourrait rejoindre le groupe il aura à devancer ou retarder son déplacement, mais le principe est qu'il ne faut pas bloquer inutilement ou pendant trop longtemps les deux voies montantes.
- Ainsi, le balayeur n'a qu'un seul déplacement à faire vers la gauche puisque le retour à une voie replace le groupe devant lui au moment approprié.
- Pour les dépassements, se référer à l'article 6.1. Les dépassements (sur autoroute)



7- UN RAPPEL DES TECHNIQUES DE BASE (MOTO-PRO)

7.1 La position de départ

- Appuyer sur la pédale de frein arrière
- Pied gauche au sol
- Regarder dans les rétroviseurs
- Vérifier les angles morts
- Relâcher l'embrayage et le frein arrière en accélérant

7.2 Le ralenti

- Tenir la moto droite
- Ne pas toucher au frein avant
- Regarder devant vous
- Garder les genoux collés sur le réservoir
- Pour ralentir à basse vitesse, se servir du frein arrière et de l'embrayage, au point de friction

7.3 Le freinage d'urgence

- Fermeture complète de la manette des gaz, application du frein arrière (sans bloquer la roue)
- Mise en équilibre de la moto (droite et verticale)
- Redresser le torse et positionner les doigts (frein et embrayage) et les pieds (frein et transmission), serrer les genoux sur le réservoir
- Appuyer sur la pédale du frein avant avec la pression appropriée et débrayage complet
- Ajuster la pression au frein avant et ajustement de la pression du frein arrière
- Si une des roues bloque, relâcher légèrement le frein concerné

7.4 Le louvoiemment

- S'effectue à basse vitesse
- Regarder droit devant vous
- Tourner pour éviter l'obstacle
- Ne pas toucher aux freins avant

7.5 Le virage par contre-poids

- S'effectue à très basse vitesse
- Déplacer le corps pour faire le contrepoids de la moto
- Regarder où vous désirez aller
- Ne pas toucher à la manette de frein avant, car la roue avant est braquée.

7.6 Le contre-braquage

- S'effectue à partir d'une vitesse plus élevée que celle du louvoiemment
- Pousser du côté où aller afin d'éviter l'obstacle
- Regarder où passer
- Une fois l'obstacle passé, revenir dans votre voie de circulation

7.7 La courbe

- Ajuster votre vitesse **avant** le début de la courbe
- Se déplacer à l'apex de la courbe
- Y demeurer jusqu'à voir la fin de la courbe
- Reprendre la vitesse et votre position à la sortie de la courbe



**Association Motocycliste Nouvelle-France
C.P. 70115, Succursale Québec-Centre
Québec (Québec) G2J 0A1**

Ce document est la propriété de l'Association Motocycliste Nouvelle-France

La reproduction en tout ou en partie est interdite sans une autorisation écrite par le conseil d'administration