



CONSEILS ET CONSIGNES ORGANISATION DE SORTIES

En premier lieu, afin de justifier de leur échelon il est demandé à chaque Road Captain d'organiser au minimum une sortie journée ou week-end par an, le même effort est également conseillé aux membres de la Commission Sorties.

Toutefois afin d'alléger la tâche du bureau, du comité et des Road Captain ainsi que de diversifier les parcours et les types de sorties, il y a lieu d'impliquer plus largement les membres du club, à cet effet chaque membre volontaire à la possibilité d'organiser une ou plusieurs sorties ou balades dans l'année.

Chacun de nous à connaissance de lieux agréables ou originaux et peut en faire profiter la communauté, il suffit d'oser.

A Noter : Le Head Road Captain, son assistant ou les membres de la Commission Sorties pourront vous aider et vous conseiller dans l'organisation de votre proposition si vous en ressentez le besoin, même si vous êtes déjà Road Captain, n'hésitez pas à les solliciter pour cela.

Le membre organisateur devra cependant disposer d'une certaine expérience des sorties avec le Chapter, dans tous les cas son projet sera soumis à l'approbation du Head Road Captain ou de son assistant.

Le Head Road Captain ou son assistant se chargeront également du classement de votre sortie :

Verte : ouverte à tous Orange : un peu plus difficile ou Rouge : plutôt destinée à des pilotes aguerris.
(voir classement des sorties en dernière page)

A toutes fin de proposition de sorties, le membre dispose de la fiche de "Proposition de Sorties" disponible au bureau du Chapter sur demande ou sur le site du Chapter.

La fiche de Proposition de sortie devra comporter les éléments nécessaires à l'étude du projet; notamment le Road book, le kilométrage, l'organisation des repas et de l'hébergement pour les sorties de plusieurs jours ou week-end etc...

PRINCIPES DE BASE :

L'une de nos principales valeurs étant la solidarité il n'y a pas lieu de laisser un pilote seul sur la route, nous nous devons d'assister un pilote en panne ou qui n'est plus en état de conduire (fatigue ou autre).

Nous ne sommes libérés de cette obligation que lorsque qu'il est certain que la personne pourra rentrer chez elle en toute sécurité ou rester sur place.

Le groupe doit se composer au minimum ; de l'organisateur, d'un Road Captain, et d'un serre file, ce dernier doit avoir connaissance du road book.

Le regroupement à lieu de préférence à la concession de Fontaine ou à un endroit facile d'accès et logique selon la destination, avec un parking suffisant pour stationner les motos.

Respecter autant que faire se peut la devise : "on part ensemble, on rentre ensemble"

Le Road Captain ou l'organisateur doit être muni d'un gilet orange ainsi que le serre file, les voltigeurs doivent être équipée d'un gilet jaune.

PREPARATION DU PARCOURS :

Avant tout il n'est pas nécessaire de vouloir faire plus long, plus difficile ou plus vite que les autres, étudiez le parcours afin qu'il puisse convenir à un maximum de pilotes, l'objectif est de faire rouler un groupe hétérogène et de ramener tout le monde et surtout que tous les participants passent un bon moment.

Nous n'avons rien à prouver et pas de record à établir.

Sélectionner les sorties en priorité pour leur intérêt routier mais également touristique ou original.

Selon les sorties le kilométrage et les temps de parcours sont à pondérer selon :

- Les routes empruntées autoroutes, nationales, départementales
- La saison ou la météo ; prévoir éventuellement des itinéraires de substitution plus rapides ou moins risqués
- De l'importance du nombre de participants et du niveau d'expérience des pilotes
- De la succession des étapes et des arrêts carburants ou regroupements, circulation etc...
- De l'accumulation de la fatigue

ETUDE DU PARCOURS :

Une fois choisi votre destination, établir votre point de chute hébergement en cas de sortie de plusieurs jour ou restaurant pour les sorties journées, le tracé de votre itinéraire en dépend.

- Dans la mesure du possible, essayer de faire la majorité du trajet le matin quitte à déjeuner plus tardivement.
 - De la même manière faire si possible le plus difficile en matinée et garder la partie cool pour la "digestion".
 - Toujours tenir compte du temps de roulage plutôt que du kilométrage.
 - Pour calculer votre temps de trajet tenez compte la vitesse moyenne de déplacement d'un groupe de motos (soit environ 50/60 kmh sur des départementales, hors temps de pauses) et non du temps de trajet d'un pilote seul et expérimenté.
- Fractionnement du trajet :
- Tout le monde part avec le plein, prévoir des arrêts carburant suffisants (attention aux "petits bidons")
 - Anticiper une pause toutes les 1h30 environ afin de ménager la condition physique et l'endurance de chacun,
 - * Important : choisir des lieux de pause disposant de toilettes.
 - Pour les sorties journée, prévoir un trajet retour allégé par rapport à l'aller,
 - Dans le cas d'une sortie sur 2 jours ou plus le kilométrage du retour doit être le plus court possible (accumulation de la fatigue)
 - S'assurer d'une heure d'arrivée raisonnable (dans tous les cas ; sortie journée ou plus)
- Repas et hébergements :
- Toutes les options sont possibles (hôtels, gîtes, chambres d'hôtes, camping), il est nécessaire de s'adapter aux conditions climatiques et aux besoins de récupération selon le type de la sortie.
 - Faire au mieux pour la négociation des prix avec les hébergeurs ou restaurateurs afin qu'un maximum de personnes puissent participer (de préférence ; prix raisonnable et tout compris notamment petits déjeuners pour les séjours longs).
- *- Important : le midi pas d'apéro ou de vin compris et éviter les repas interminables
Le soir lorsque les motos sont au repos, les pilotes peuvent profiter de leur soirée, avec modération toutefois si le départ se fait le lendemain matin.

RECONNAISSANCE :

Dans la mesure du possible il y a lieu que l'organisateur de la sortie ait reconnu ou connaisse très bien le parcours afin de repérer les lieux de pause, les stations services (ouvertes le jour J) et le point d'arrivée de la sortie.

Cela également pour éviter des arrêts intempestifs dangereux pour le groupe ou des demis tours difficiles lorsqu'il y a 10 ou 15 motos.

Faire sa reco avec une seconde personne participant à la sortie est encore mieux.

De préférence faites votre reco en temps réel.

LE ROAD BOOK :

Il indique notamment les horaires, le kilométrage, (départ, arrivée, intermédiaires), les pauses et les temps prévus (pleins, repas, visite etc...) les risques particuliers éventuels et tous éléments pratiques (adresse et téléphone de l'hôtel ou du resto, tél de l'organisateur etc...)

Il sera validé par le Head Road Captain ou son assistant.

TAILLE DES GROUPES :

Afin de faciliter le roulage et assurer la sécurité de tous il est important que les groupes ne dépassent pas 10 à 12 motos maximums.

Dans le cas d'un nombre important de participants (20 à 25 motos) il y a lieu de scinder en plusieurs groupes espacés de quelques minutes dans le but de ne pas créer une gêne importante à la circulation entre autres et afin que l'organisateur ou le Road Captain puisse avoir un maximum en visu les participants et assurer la cohérence du groupe.

Le Road Captain ou l'organisateur doit en théorie, pendant le trajet, pouvoir apercevoir le serre file qui ferme la marche.

Chaque groupe doit pouvoir disposer dans la mesure du possible d'un Road Captain et d'un serre file.

Ces consignes peuvent être dérogées dans les cas d'une parade, d'un défilé ou d'un déplacement d'une courte distance.

LE JOUR J :

Etre dans les premiers au point de ralliement afin de valider les participants.

Placer les jeunes pilotes ou les nouveaux membres en tête de convoi.

Faire le briefing avec l'aide du Road Captain accompagnant s'il y a lieu, dans le cas ou votre sortie dispose de Voltigeurs précisez bien à tous les pilotes qu'ils doivent être vigilants afin que les responsables sécurité circulent en toute sécurité.

Sur la route roulez à votre rythme, en respectant le code de la route et en n'oubliant pas de surveiller vos rétros pour voir si le groupe est bien présent et homogène.

Si vous devez vous arrêter de manière imprévue prenez le temps de trouver l'endroit approprié de façon à ce que toutes les motos puissent se garer en toute sécurité et pensez à signaler votre manœuvre, idem lorsque vous entrez sur un parking, la tête du convoi se gare au plus loin afin que toutes les motos dégagent la route rapidement, ne laissez pas des motos à l'arrêt sur la voie publique, le risque est maximum dans ce cas et la gêne du trafic importante.

Au démarrage du convoi attendre le feu vert du serre file qui lui seul peut voir si tout le monde est prêt.

SECURITE :

L'organisateur assure la navigation avec ou sans l'aide d'un Road Captain sous décision du Bureau et/ou du Head Road Captain, dans le cas d'un membre organisateur qui n'est pas Road Captain l'accord du bureau est indispensable.

L'organisateur, accompagné d'un Road Captain ou non, régule la vitesse et les temps de pause, il doit éviter une vitesse excessive mais doit toutefois rouler de manière soutenue, un groupe qui roule trop lentement occasionne une gêne pour les autres usagers et incite à la somnolence.

Dans le cas ou un ou plusieurs pilotes ont du mal à suivre il faut le(s) rapprocher de la tête du convoi lors de l'arrêt suivant.

Le blocage des carrefours ou ronds points n'est pas systématique (nous n'avons d'ailleurs aucun droit de faire cela, sauf si la sortie est déclarée en Préfecture), il n'est pas dramatique de s'arrêter à un rond point.

Dans le cas ou le groupe se divise il appartient au Road Captain ou à l'organisateur de faire le nécessaire afin que celui-ci se reforme dans les meilleures conditions.

Lors d'un dépassement, l'organisateur doit s'assurer que tout le monde pourra doubler à son tour en sécurité et reformer le groupe, éviter de doubler lorsque la circulation est dense et de remonter les files si tous les pilotes n'ont pas la possibilité de le faire.

Attention si vous signaler au pilote qui vous suit qu'il peut dépasser, il se sentira obligé d'effectuer son dépassement, donc assurer vous qu'il pourra le faire en sécurité, qu'il n'est par exemple pas trop loin du véhicule à dépasser et tenez compte de sa vitesse et de son véhicule

IMPORTANT : Le bureau à toute capacité de refuser ou d'annuler une sortie s'il considère que toutes les conditions de sécurité ou d'organisation ne sont pas réunies dans l'intérêt du groupe.

Le bureau pourra également invalider la participation d'un pilote lors d'une sortie, s'il considère que ce dernier n'est pas en état ou n'a pas la capacité d'y participer, cela dans l'intérêt du pilote désigné afin de ne pas le mettre en danger.

CLASSEMENT DES SORTIES :

SORTIE VERTE : Ouverte à tous, pour les jeunes permis ou les nouveaux adhérents les placer en tête de convoi

SORTIE ORANGE : Ouverte à un maximum de personnes, capables de rouler plusieurs heures dans la journée sur des trajets de + de 300 kms, de s'adapter au groupe et de respecter les consignes de roulage du Chapter (roulage en quinconce, vitesse etc...), jeunes permis et nouveaux adhérents en tête de convoi.

SORTIE ROUGE : Ouverte à un maximum de personnes, capables de rouler plusieurs heures dans la journée sur des trajets de + de 300 kms, de passer un ou plusieurs cols dans la foulée, de rouler de manière intensive plusieurs jours de suite à vitesse raisonnable mais soutenue en respectant les consignes de roulage du Chapter, être en mesure de suivre le groupe sans le retarder, déconseillée aux jeunes permis ou aux pilotes qui fatiguent.

Le pilote doit être en capacité de maîtriser sa moto dans toutes les conditions (conditions météo, routes très sinueuses et étroites etc...)

