



ROADSTER TEAM MARSEILLAIS

Bulletin de liaison n°1
Janvier 2003

Roadster Team Marseillais



LE MOT DU PRESIDENT.

SOMMAIRE

- Le mot du président
- Le bureau
- Les rendez-vous
- Les raisons la scission
- Un nouveau club
- 2003
- Le tourisme
- La vitesse
- Les conseils de papy
- Un coup de retro
- Un petit jeu

Une nouvelle année se présente déjà, et à cette occasion permettez-moi de vous présenter tout mes vœux : Que 2003 nous apporte toujours plus de ballades, toujours plus de plaisir à nous retrouver et à organiser l'activité du moto club. Nous aurons d'ailleurs l'occasion de nous retrouver prochainement pour échanger nos vœux et tirer les reines et les rois pour cette nouvelle année : le moto club organise le 08 février 2003 Salle "La Licorne" Zone de la Valdonne à PEYPIN, une soirée dansante. L'entrée est à 10 Euros par personne et l'accueil se fera à partir de 21H00. Venez Nombreux. Réservation au

06.09.45.71.72.

Un grand Bravo à tous ceux qui ont bravé le froid lors de la sortie (réussie, mais quel froid) du 05 janvier, merci d'avoir répondu présent pour débiter l'année. L'époque arrive aussi pour le renouvellement des adhésions (bienvenue aux nouveaux). La cotisation 2003 reste inchangée, à savoir 30 Euros (15 Euros si agent RTM) pour l'année. Veuillez adresser votre cotisation à Serge PLANEL (voir adresse ci-dessus)

Pour les agents RTM de Saint Giniez, je me charge de recevoir les adhésions au bureau 112.

Merci d'avance.

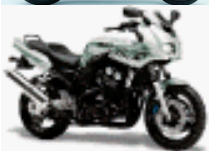
Nous étudions diverses sorties sur deux ou plusieurs jours, les suggestions sont bienvenues, et prochainement vous serez tenus au courant

LE BUREAU

Président :
Thierry DROUILLET



Vice-Président :
Michel ISOARD



Trésorier :
Serge PLANEL



Secrétaire :
Jacques GERVASI



Secrétaire adjoint :
Patrick GIGANTE



Section vitesse :
Johann BESSIERE



Animation :
Jean-Louis FERRIGNO



Le Président Thierry DROUILLET

NOS PROCHAINS RENDEZ-VOUS

Février 2003

Le 8 à 21h Gâteau des rois

Courant du mois

Sortie sur 2 jours Côte d'Azur

Le Massif de l'Estérel

Les mimosas en fleurs

Mai 2003

Sortie sur 3 jours

L'Auvergne

Une sortie est organisée un dimanche sur deux

Elles ont lieu toute l'année (sauf intempéries)

N'hésitez pas à contacter un des membres du bureau pour plus de précisions.

EDITO

2002 a vu une scission au sein du Bulldog Team Marseillais.

En effet une partie des membres, déçus par ce club, se sont posé une question toute simple : pourquoi appartenir à un club alors que nous sortons tous les dimanche, ou presque, entre nous.

Nous nous entendons bien, nous aimons rouler ensemble, si nous devons faire partie d'un club créons le notre.

Ainsi est né le **Roadsters Team Marseillais**

Il s'est donc constitué autour d'un noyau de motards, dont une bonne partie sont salariés de la RTM (vous aurez noter le clin d'œil que constituent les initiales du club), mais pas tous.

Ce club est ouvert à tous, et à toutes.

Le Roadster Team Marseillais ne recule devant rien et s'est offert un site Internet : (en fait notre secrétaire nous a pondu ça un samedi après-midi où il était bloqué chez lui par une sale crève)
Vous pouvez tous le consulter
<http://perso.club-internet.fr/jgervasi/rtmclubmoto>
et envoyer vos remarques, félicitations, critiques (allez-y mollo il est susceptible) à jacques.gervasi@laposte.net

INFO

Le magasin,
KAMI-KAZE MOTO
30 Bvd Baille
13006 Marseille
tel : 04.91.25.43.27

Accorde aux membres du club :

- 15 % sur les accessoires à emporter
- une remise sur la main d'œuvre pour les révisions
- la main d'œuvre offerte pour les vidanges et la pose d'accessoires.

Notre ami Jean-Pierre Bert a testé pour nous et s'est vu offrir les 4 heures de main d'œuvre du montage d'une ligne complète d'échappement (à bon prix comparaison faite avec d'autres fournisseurs) et une moto lui a été prêtée pendant l'immobilisation de sa machine.

Une adresse à retenir.

Allez hop un petit test :

A/ D'après vous, combien de mètres faut-il à une moto, partant à 85 km/h en 4ème et accélérant au maximum, pour dépasser un semi-remorque ?

- 1 moins de 100m
- 2 entre 100 et 200m
- 3 plus de 200m

(réponse page 4)

Pourquoi avoir quitté le Bulldog ?

La bonne question serait plutôt : pourquoi y rester ?

Certainement pas pour les 2 ou 3 sorties organisées dans l'année.

Alors oui, puisque nous étions un groupe, dont certains avaient quitté le Bulldog depuis un an, à rouler ensemble et à bien nous entendre, nous avons pris notre autonomie. D'autres nous ont rejoint depuis.

Pourquoi remonter un moto - club ?

Ca c'est la bonne question et nous nous la sommes posée souvent.

Nous aurions pu continuer à n'être qu'un groupe d'amis qui roulent ensemble le dimanche.

Nous avons souhaité être un peu plus et créer une structure qui puissent se donner les moyens de faire partager notre passion commune au-delà du groupe initial.

Nous avons même poussé le raisonnement jusqu'au bout puisque nous avons, non seulement déposé des statuts auprès de la préfecture mais également demandé notre affiliation à la Fédération Française de Motocyclisme.

Cette affiliation nous permet d'accueillir parmi nous les membres de l'ex section vitesse du Bulldog Team, puisque seul un club affilié peut délivrer les licences nécessaires pour rouler sur circuit dans le cadre d'entraînements ou de courses officielles.

De plus, le fait d'être un club, et pas un simple groupe, nous donne une identité officielle qui nous permet d'effectuer des démarches en tant que personne morale (souscrire un contrat d'assurance pour couvrir une soirée par exemple) et nous donne plus de poids (démarches auprès des concessionnaires...)



LE ROADSTERS TEAM MARSEILLAIS : SA VIE, SES MŒURS

Notre activité principale est, et restera, de rouler en moto.

Une sortie a lieu un dimanche sur deux.

Nous partons vers 9h pour 300 à 500 km, en évitant au maximum les autoroutes et si possibles les grandes nationales.

Les itinéraires sont donc plutôt basés sur des petites départementales qui tournent bien dans de jolis paysages. Nous avons mis en place quelques règles de base afin d'éviter que les sorties tournent au bordel total. Vous les trouverez exposées dans la partie consacrée au tourisme.

D'autres activités ?

Bien sur, demandez aux 150 participants à la soirée du 30 novembre.

Des projets ?

- sorties sur plusieurs jours
- sortie en famille pour mieux se connaître.
- rallye surprise
- participation au Téléthon 2003
- encadrement d'épreuves sportives

Nous sommes ouverts à toutes propositions.

Combien de mètres sont parcourus par seconde à 90 km/h ?

- 1/ 10m
- 2/ 25m
- 3/ 33m

2003

la cotisation annuelle a été fixée à :

30 € (soit 200 F)

elle est payable soit par chèque à l'ordre du Roadsters Team Marseillais soit en espèces auprès du trésorier.

Les membres qui font partie du personnel de la Régie des Transports bénéficiant d'une participation de leur Comité d'Entreprise la part de cotisation restant à leur charge est de
15 € (soit 100 F)

Attention :

Une fiche personnelle de renseignements est jointe au présent bulletin.

Vous voudrez bien la compléter soigneusement et la remettre à un membre du bureau pour la mise à jour de notre fichier.

L'ACTIVITE TOURISME

Circuler en groupe implique quelques règles afin

d'assurer à tous des conditions optimales de sécurité,

de ne perdre personne en route de prendre le plus de plaisir possible lors des balades

Une des difficultés de l'exercice réside dans les différences de niveau, d'expérience, de caractère qui existe entre les pilotes et les écarts de performances des machines.

Le groupe est encadré par :

- un ouvreur qui connaît le parcours et guide le groupe. Il adapte sa vitesse en fonction de la moto qui le suit. Il lui est impossible de surveiller en permanence l'ensemble du groupe.



- un balai qui connaît également le parcours et dont le rôle est d'éviter de perdre quelqu'un en route, de ramener les attardés et de prévenir l'ouvreur des éventuels incidents. En théorie (seulement) il est le seul à pouvoir remonter la colonne jusqu'à l'ouvreur. A chaque regroupement il donne le signal de départ lorsque le groupe est complet.



L'ouvreur réglant sa vitesse sur celui qui le suit, il est logique que la seconde place soit occupée par le plus lent ou le moins expérimenté (par forcément dans l'absolu mais surtout dans le groupe).

Dans le reste du groupe les nouveaux seront, si possible, encadrés par deux anciens afin de les sécuriser le temps de se familiariser avec cette façon de rouler.

Les règles de base :

Roulage à vue : si un motard ne voit plus celui qui le suivait, il met son clignotant à droite, ralenti et prévient celui qui le précède par des appels de phare. Cette alerte est relayée de moto en moto jusqu'à l'ouvreur qui arrêtera le groupe de manière à attendre les attardés dans de bonnes conditions de sécurité et décidera, éventuellement s'il y a lieu de faire demi-tour.

Décalage droite - gauche : une moto à droite la suivante à gauche et ainsi de suite. Ce principe permet de ménager à chacun une bonne distance de sécurité tout en évitant au groupe de trop s'étirer.

Bien entendu, dans la circulation et sur route sinueuse il convient de circuler en file indienne. Dans ce cas la distance entre les motos est doublée.

Conserver sa place dans le groupe : dans la mesure du possible (et de votre bonne volonté) il est demandé de conserver sa place dans le groupe et sur la chaussée (à droite ou à gauche) en cas de roulage en décalé.

En effet, une moto qui change de position sur la chaussée entraîne un changement pour tous ceux qui la suivent. De la même manière une moto qui double puis ralenti puis redouble oblige à chaque fois les autres à revoir leurs distances de sécurité. Ces comportements induisent un stress, et donc une fatigue, inutile.

L'arsouille : si l'envie vous prend rien ne vous empêche (il ne manquerait plus que ça) de distancer le groupe puis de l'attendre à la prochaine intersection.

Si vous êtes plusieurs (pour une arsouille dans les règles il faut être au moins deux) je me permets de vous rappeler que nous circulons sur route ouverte et que vous avez une certaine responsabilité vis à vis des autres membres du groupe. Une arsouille soit mais évitons les bourres "saignantes", gardez une marge et faites attention à celui qui vous suit.

Pensez à toujours utiliser vos clignotants et à prévenir des ralentissements par des appels de stop (ou en utilisant vos warning) Gardez toujours un écart suffisant avec la moto qui précède. Evitez de lui "sucrer la roue" c'est courir et faire courir un risque inutile et personnellement ça a le don de m'énervier.

L'ouvreur règle les arrêts ravitaillement en se basant sur l'autonomie la plus faible du groupe, Encore faut-il qu'il la connaisse. Sauf indication contraire il considère que l'autonomie est de 200 km. Si votre moto dispose d'une autonomie inférieure pensez à l'en avvertir avant le départ. Il en tiendra compte. Ce point peut avoir son importance sur certains parcours où les pompes peuvent être éloignées l'une de l'autre (jusqu'à 50 km)

Le fait de circuler en groupe ne nous donne aucun droit particulier et ne modifie en aucun cas les règles du code de la route. Le respect des feux, des stops et des priorités notamment s'imposent toujours. De toute façon le balai est derrière vous et le groupe vous attendra un peu plus loin, alors pas de raison de prendre des risques inutiles ou de jouer aux rebelles.

Comprenons-nous bien, il n'est pas question d'empêcher qui que ce soit de s'amuser (le jour où je ne m'amuserais plus en groupe, je roulerais seul) mais d'appeler à une prise de conscience des risques vitaux inhérents à la pratique de notre passion.

S'amuser, se défouler d'accord mais sans dépasser ses limites et en évitant de pousser les autres à dépasser les leurs.

A chacun de juger de ses capacités mais essayons de garder la tête froide. Notre principale protection n'est ni le freinage top niveau de notre moto ni notre casque, mais bien ce que ce dernier est chargé de protéger : notre cerveau.

Une moto se conduit avec la tête. Notre attention ne doit jamais se relâcher (dans mon cas elle se relâche si je m'ennui et donc si je roule lentement ou si la route devient monotone et voilà maintenant vous comprenez pourquoi je n'aime que les routes à virages où l'attention doit rester en éveil).

C/ Un pneu de 180 x 55 est haut de
1/ 180 mm
2/ 55 mm
3/ 99 mm

D/ Si vous êtes témoin d'un accident vous devez prévenir en priorité
1/ les journaux
2/ la police au 17
3/ les pompiers au 18

L'ACTIVITE VITESSE

Pour tout renseignement contacter le responsable de la section vitesse :
Johann BESSIERE
au 06.11.36.10.30

Vous trouverez ci-dessous un extrait de la lettre que celui-ci a adressé aux membres de la section vitesse du BULLDOG TEAM.

"Je vous signale mon départ du M.C. MARSEILLAIS BULLDOG TEAM pour intégrer, au même poste le ROADSTER TEAM MARSEILLAIS. Cette décision n'a été prise que dans un but ambitieux. En effet, force est de constater, malheureusement, la baisse d'activité de ces derniers mois et le manque certain de motivation des membres du bureau à cet égard. L'avenir du BULLDOG TEAM ne va pas dans le sens de mes ambitions. Donc, c'est dans un cadre aux poumons gonflés à bloc que je vous donne rendez-vous dès l'année prochaine, si, bien sur, vous souhaitez continuer l'aventure avec moi et les autres membres pour faire de nouveau brûler vos pneus. Mais, attention, pour cela il faudra vous munir d'un quitus, à demander auprès de votre président actuel. Cette pièce est exigée par la Ligue pour obtenir le renouvellement des licences. Merci de ne pas attendre le dernier moment pour vous en inquiéter."

Allez on relève les copies :

Les bonnes réponses sont :
A/ = 1 (plus de 200m et oui on accélère fort mais donc on parcourt du chemin)
B/ = 2 (25m donc le temps de réaction étant de 1 seconde vous avez parcouru 25m avant de commencer à freiner)
C/ = 3 (99mm le second chiffre donne la hauteur en pourcentage de la largeur $180 \times 55\% = 99\text{mm}$)
D/ = 3 (les pompiers - sans commentaire)

Il y en aura d'autres si vous êtes sages.

Ce bulletin est une première, soyez indulgents. Le bureau attend vos remarques et propositions.

Allez on en remet une couche.

- Les motos doivent être correctement entretenues et posséder des pneumatiques en bon état.
 - Être relativement en forme : Si vous ne vous sentez pas d'attaque pour faire la route ne vous forcez pas. Si vous trouvez le rythme trop élevé dites-le.
 - Ne pas boire d'alcool (ou avec modération)
 - Vérifier la météo afin d'adapter votre tenue aux conditions de route (prévoir équipement de pluie, un pull etc...)
 - Dans le cadre d'une sortie en groupe vous savez que certains d'entre nous transportent de quoi essayer de parer aux incidents de route (bombe anti-crevaisson, kit tubeless, outillage, ruban adhésif, trousse à pharmacie etc.) toutefois plus nous serons à le faire plus il y aura de chances pour que le matériel nécessaire soit disponible le jour où nous en aurons besoin.
 - Ajoutez aux classiques papiers d'identité et du véhicule une liste de numéros utiles (assistance, personne à prévenir en cas d'accident, concessionnaire etc.)
- NON je ne suis pas de la police mais ces documents seront utiles à ceux qui vous viendront en aide en cas d'accident. (je ne suis pas non plus un oiseau de mauvaise augure mais une petite précaution vaud mieux que de grosses emmerdes au bord de la route)

Et si pour finir on se la jouait ancien combattant avec une rubrique "les conseils de papy motard"

- Piloter à vue et pas au feeling (le coup du : "je sens la route" ou du "je la connais par cœur")
- Tant que l'on ne voit pas on ne sait pas. Une courbe peut toujours cacher un piège (véhicule arrêté, sortie de chemin privé, boue, graviers, pierres, trous ...) Chacun pourra compléter suivant son expérience personnelle. (Au titre de ma contribution je citerais : le groupe de cyclistes, la colonie de vacances non éclairée sous un tunnel et le raisin tombé du tracteur)
- Tout changement de couleur du revêtement doit être considéré comme potentiellement dangereux.
 - plus clair : gravillons, sable
 - plus foncé : humidité, huile, gasoil, goudron fondu
 - plus brillant : revêtement usé et lisse

- Les zones d'ombre sont à aborder avec circonspection car elles peuvent cacher à peu près n'importe quoi.
- Surveiller le véhicule qui vous précède, s'il freine il y a peut être une autre raison que le fait que c'est un lâche et qu'il se dégonfle.
- Avant de doubler un véhicule jetez un œil à son conducteur s'il regarde son rétro c'est qu'il vous a vu c'est bon (sauf psychopathe) par contre s'il téléphone, gesticule ou autre joyeuseté il y a danger.
- Avant de déboîter jetez un œil au rétro. Je sais ça à l'air idiot, c'est une des bases de la conduite mais j'avoue que je suis fait surprendre plus d'une fois soit par un copain qui profite (le rat) de mon hésitation pour me doubler soit par un automobiliste pressé.
- Lorsque vous amorcez le dépassement gardez un doigt sur l'avertisseur
- Si un autre motard vous suit de près, pensez à lui et ne dépassez que s'il peut le faire en sécurité. Sa visibilité est réduite et il vous fait confiance.
- Si lorsque vous vous rabattez la place manque (c'est beau l'optimisme) serrez-vous à droite. Votre suiveur pourra se placer à vos côtés et vous pourrez vous jeter de concert sur les freins.
- Ne vous fiez pas aveuglément à celui qui vous précède, tout le monde peut être distrair une seconde, être surpris ou commettre une erreur, **gardez une marge.**

J'arrête là.

Je pense que vous ne devez pas être nombreux à être aller jusqu'au bout, tant pis.

A bientôt sur les routes
Jacques



1977. en route vers ma première concentration hivernale : les Yetis à Bollène. 250 Suzuki GT