

ROUTES VAROISES EN LIBERTÉ

MAGAZINE



ROAD TRIP MENTON

LES SENTEURS D'AGRUMES
L'ASCENSION DU MONT FARON

**MIDLAND BT TALK
ET MAPLE FIRE
AU MICROSCOPE**

**DÉCOUVRIR
LE VAR
AUTREMENT**



ÉDITO.

La Fête du Citron, la ville de Menton a offert cette année un petit miracle météorologique. Comme si l'hiver, fatigué de pleuvoir sans relâche, avait entrouvert un rideau doré pour laisser entrer le soleil, juste le temps d'un acte lumineux au cœur de cette 92^e édition.

Car ces dernières semaines, la météo souffle le chaud et le froid. Un jour, le soleil est là. Parfois timide, presque pudique, parfois audacieux, semblant vouloir reprendre le pouvoir et rappeler que la Côte d'Azur porte bien son nom. Et puis, le lendemain, il disparaît sans prévenir, aux abonnés absents, laissant la scène à une cohorte de nuages aux allures presque menaçantes, envahissant le ciel comme une troupe un peu trop enthousiaste.

Et pourtant, le temps d'un week-end, l'éclaircie s'est installée. Une parenthèse solaire, presque irréelle, où la lumière s'est posée sur les sculptures d'agrumes comme un projecteur de théâtre. Les citrons et les oranges ont repris leur rôle de vedettes, éclaboussant les rues de leurs couleurs éclatantes, pendant que la Méditerranée renvoyait des reflets d'azur.

Mais pour ceux qui vivent au rythme des moteurs, ce rayon de soleil avait une autre saveur. Une promesse.

Dans les garages les mécaniques frémissent comme des fauves derrière la grille. Les moteurs trépignent, impatients de rugir à nouveau. Les pneus grincent déjà dans l'imaginaire des virages à venir.

Et les pilotes, eux, ont ce regard particulier. Celui qui scrute le ciel à travers une visière légèrement teintée, comme un marin cherchant le vent. Ils y traquent ce petit signe indéfinissable, ce je-ne-sais-quoi qui transforme une éclaircie en journée parfaite. Un morceau de ciel bleu qui murmure simplement: *allez, c'est le moment, viient !*

On sent bien que quelque chose frémit déjà. Et il suffit parfois de quelques kilomètres pour comprendre pourquoi.

Le Var est plein de surprises, et la montée du Mont Faron en fait indéniablement partie. Un panorama époustoufflant qui s'ouvre sur la rade de Toulon, et une

route qui serpente avec tant de caractère qu'elle pourrait presque nous faire croire, le temps de quelques lacets, que nous roulons quelque part sur le mythique Stelvio Pass.

Et puis, dans ce numéro, **La Touche Féminine** aborde un sujet que tous les motards connaissent, même ceux qui prétendent le contraire : **la peur**. Pas celle qui paralyse, mais celle qui rappelle que la moto est une école d'humilité. Cette petite voix qui surgit avant un virage serré, sous une pluie fine ou face à une route inconnue. La peur n'est pas une ennemie. Bien apprivoisée, elle devient une alliée précieuse, celle qui garde l'esprit vif, la main légère et le regard loin devant.

Dans l'air flotte une vibration légère, peut-être celle d'un moteur qui s'éveille.





SOMMAIRE

2

Parution : A l'envie.

1

EN COUVERTURE

La fête du Citron à Menton

3

ÉDITO

6

SOMMAIRE

7

DÉCOUVRIR

« Les Routes Varoise En Liberté »
quand le bitume devient terrain de
jeu.

8

ÉCHO DU PADDOCK

Quand l'actualité se raconte hors
de nos pages.

9

COMMISSAIRE DE PISTE AU CIRCUIT PAUL RICARD

Au cœur battant de la course.

12

INTERVIEW

Recette de cuisine pour une sortie
réussie.

15

CLÉ DE 14

Secrets d'atelier et doigts noirs.

16

ESSAI : MIDDLELAND BT TALK

Quand la communication moto
devient un réseau libre.

17

ESSAI : FIRE MAPLE À GAZ

L'indispensable pour manger
chaud en bivouac.

19

VIRAGE GOURMANDS

Du couple moteur au coup de
fourchette.

20

La Touche Féminine

La place de la femme dans
l'univers de la moto.

22

AU FIL DES BORNES

Les trucs qu'on apprend en roulant

24

LE VAR À MOTO

Itinéraire d'exception pour
découvrir le Var autrement.

25

SORTIE : L'ASCENSION DU MONT FARON.

Entre vertige et panorama.

27

SORTIE : LA FÊTE DU CITRON À MENTON

Senteur d'agrumes.

29

MUSIQUE

Du rock qui sent l'essence.

30

AGENDA

Pour ne rien rater.

31

CONSTELLATION D'INSTANTS

Un pêle-mêle de moments
suspendus.

32

JUSTE AU CAS OÙ

Libre de rouler, libre d'adhérer.

33

ILS ONT ROULÉ AVEC NOUS

34

ET MAINTENANT... À VOUS DE JOUER



DÉCOUVRIR.

« *Les Routes Varoises En Liberté* » : quand le bitume devient terrain de jeu.

L'Esprit :

Dans le Var, il existe un groupe moto un peu à part. Pas de hiérarchie stricte, pas de cotisation, pas d'étiquette imposée, pas de contrainte... seulement l'envie de partager, de rouler et de profiter. Son nom ? « **Les Routes Varoises En Liberté** ».

Un Philosophie :

Créé par un passionné, ce club repose sur une idée claire : la moto doit rester synonyme de liberté. Ici, peu importe la marque, le style ou la cylindrée : Harley, custom, trail, roadster ou sportive... tous les motards sont les bienvenus.

Ce qui compte avant tout, c'est l'esprit, le respect et la convivialité.

« *On n'a pas besoin d'un gros blouson à patchs pour se sentir motard. Ce qui nous réunit, c'est l'envie de partager la route et les bons moments* », glisse l'un des membres.

Le Var, un terrain de jeu exceptionnel :

Difficile d'imaginer meilleur décor pour notre groupe moto. Des routes sinueuses des Maures aux panoramas grandioses du Verdon, des villages perchés baignés de soleil aux courbes enivrantes du littoral méditerranéen... Chaque sortie devient une invitation au voyage.

Entre chemins de traverse, pauses gourmandes et paysages à couper le souffle, le Var se dévoile sous un autre jour, guidé par ceux qui le connaissent par cœur.

Des sorties régulières et une vraie vie de groupe. **Les Routes Varoises En Liberté**, ce n'est pas seulement enfile des kilomètres au compteur. C'est aussi et surtout une communauté soudée.

Au programme :

- Balades dominicales sur les plus belles routes du département.
- Évasions sur plusieurs jours, parfois bien au-delà du Var.
- Moments conviviaux autour d'une table, d'un café ou lors d'événements motards.
- Et surtout... des souvenirs inoubliables partagés au guidon et en dehors.

Un groupe sans frontière :

Ce qui frappe, c'est l'ouverture d'esprit. « **Les Routes Varoises En Liberté** » ne se définissent pas par une image figée mais par une atmosphère : celle de la liberté retrouvée sur l'asphalte, des rires partagés à chaque pause, et de la certitude que peu importe la route, elle est toujours plus belle à plusieurs.

Rouler, Découvrir, Partager :

En rejoignant notre groupe, on ne signe pas seulement pour des kilomètres. On choisit une aventure humaine, une bande d'amis, une famille motarde qui laisse place à la simplicité et au plaisir pur de la route.

Alors, si vous cherchez un club où la convivialité compte plus que le blason, si vous aimez l'idée de rouler sans frontière et de vivre la moto comme une fête... **Les Routes Varoises En Liberté** n'attendent que vous.



Pierre Formosa.

ÉCHO DU Paddock.

Quand l'actualité se raconte hors de nos pages.

MotoGP, la saison 2026 est lancée en fanfare.

Grand Prix de Thaïlande, Marc Marquez abandonne sur crevaison et Marco Bezzecchi remporte la course. Aprilia se positionne comme un sérieux prétendant au titre mondial. Une saison qui s'annonce pleine de promesses.

Salon & Expos :

Salon du 2 roues à Lyon, l'événement majeur du premier trimestre. Du 26 février au 1er mars, salon du 2 roues à Lyon. Événement majeur de la sphère moto en France 800 exposants seront présents à Eurexpo où plus de 160 000 visiteurs sont attendus.

Marché de la moto :

En 2025 le marché français de la moto enregistre un chute de 16,1 % par rapport à l'année 2024.

Extension de garantie :

La garantie légale en France est de 2 ans, toutefois les constructeurs ne se limite plus à cette période. Suzuki garanti ses motos 10 ans, Honda étend sa garantie jusqu'à 6 ans, Kove propose 5 ans

A suivre :

Un débat doit s'engager autour du Contrôle Technique Moto, les taxes associées pourraient évoluer d'ici le printemps.

Norton :

TVS constructeur indien relance Norton sur le marché du 2 roues avec un trail. Une gamme sportive est également dans les starting-blocks.

Garmin :

Leader sur le marché du GPS moto, Garmin étoffe sa gamme avec le XT3 successeur du XT2 le XT3 est prêt à affronter les pires conditions, et propose davantage d'informations pour le pilote, comme par exemple des infos sur l'angle d'inclinaison, le suivi de groupe, et des parcours spécifiques.

Yamaha 500 XT :

Moto devenue mythique le premier trail mono-cylindre fête ses 50 ans cette année. Rendue populaire notamment grâce à Cyril Neveu vainqueur du Paris-Dakar en 79 et 8à sur cette moto.

Indian :

Toulon, la concession Indian a fermé ses portes. La marque revendue par Polaris est reprise par un ancien dirigeant de son concurrent Harley-Davidson.

HD Bagger World-Cup :

Les 6 manches du championnat se dérouleront aux USA, Pays-Bas, Grande-Bretagne, Autriche et Italie. 9 pilotes et 4 teams sont engagés.

S&S :

Le préparateur propose un V-Twin de 143ci, une cylindrée de 2343cc !

Nous rêvions juste de liberté :

Le célèbre roman de Henri Loevenbruck va être porté à l'écran. Le tournage débutera en septembre 2026 et sera réalisé par Julien Hosmalin. A ne pas rater.

25 ans du Paris West Chapter :

A ne pas rater si vous êtes en région parisienne ! Toutes les informations sur le site du chapter.

Rétro :

La mode du rétro séduit les constructeurs, Honda poursuit la légende CB avec la Honda 1000 CB et Kawasaki joue la nostalgie avec la Z900RS.

Circuit Paul Ricard :

Du 15 au 17 mai 2026 le mythique circuit de Castellet accueille la SRC Sunday Rida Classic.

Pierre Formosa.

Commissaire de Piste au Circuit Paul Ricard.

Au cœur battant de la course.

Il existe des endroits où la moto ne se contente pas de passer. Elle s'exprime, elle marque le sol, elle laisse une trace invisible faite de bruit, de vitesse et d'engagement. Le circuit Paul Ricard au Castellet fait partie de ces lieux rares. Un ruban d'asphalte posé entre ciel et garrigue, balayé par le mistral, où chaque virage raconte une histoire. Être Commissaire de Piste ici, ce n'est pas seulement tenir un poste. C'est entrer dans la mécanique intime de la course.

Un circuit à part.

Le Paul Ricard n'est pas un circuit comme les autres. Reconnaissable entre mille avec ses bandes bleues et rouges, il est à la fois moderne, exigeant et spectaculaire.

Il pardonne peu mais protège beaucoup. C'est un paradoxe fascinant : la vitesse y est reine, mais la sécurité y est pensée dans ses moindres détails. Pour un Commissaire de Piste, c'est un terrain d'exigence absolue, où chaque intervention doit être rapide, précise et parfaitement coordonnée sous le contrôle de la Direction de Course.

Depuis mon poste, le regard ne se contente jamais de suivre les motos. Il anticipe. Il lit la trajectoire, le comportement d'une machine, l'attitude d'un pilote. Un léger élargissement, une moto qui bouge plus que de raison, un bruit inhabituel. Tout est signal. Tout compte.

Un rôle primordial.

Être Commissaire de Piste, c'est accepter une responsabilité silencieuse mais essentielle. Nous sommes les premiers maillons de la sécurité en piste. Drapeaux, interventions, dégagements, assistance aux pilotes. Chaque geste est codifié, répété, ancré. Pas de place pour l'approximation.

Lorsqu'un incident survient, le temps se contracte. Le monde extérieur disparaît. Il ne reste que la piste, la moto, le pilote, et cette nécessité absolue d'agir juste. Protéger, signaler, sécuriser. Toujours dans cet ordre. La passion n'efface jamais la rigueur.

Une fraternité discrète.

Sur le bord de la piste, il y a aussi l'humain. Les Commissaires forment une communauté soudée, faite de passionnés venus de tous horizons. On se

reconnaît à un regard, à une façon de se placer, à un réflexe partagé. Peu de mots, beaucoup de confiance.

Le Paul Ricard, avec son prestige et son histoire, renforce ce sentiment d'appartenance. Officier sur l'un des plus beaux circuits du monde impose une certaine humilité. On s'inscrit dans une lignée. D'autres étaient là avant, d'autres viendront après. Le circuit, lui sera toujours là.

Être utile à la course.

Quand les drapeaux sont rangés, que le calme revient et que l'asphalte refroidit, il reste une satisfaction profonde. Celle d'avoir contribué, à ce que la course puisse exister. Sans Commissaires, il n'y a pas de compétition. Pas de Bol d'Or. Pas de légende.

Être Commissaire de Piste au circuit Paul Ricard, c'est accepter de ne jamais être au centre de l'image, mais toujours au cœur de l'action. C'est un rôle discret, exigeant, parfois éprouvant, mais infiniment riche. Un engagement guidé par la passion de la moto et le respect absolu de ceux qui la pilotent.

Du rêve à la réalité.

Plus jeune, le permis moto à peine en poche, je rêvais, parfois, souvent, je ne sais plus... de faire partie de ces pilotes que j'allais voir se battre au Bol d'Or et aux 24 Heures du Mans. Pas la vitesse pure, non. L'endurance. Les nuits blanches, la résistance, la lutte contre le temps et la fatigue. Je passais des heures à observer le paddock, de loin, cette fourmilière où l'effervescence était la règle, où chaque regard, chaque geste comptait.

Et puis les années ont filé, discrètement. Jusqu'au jour où je me suis retrouvé au cœur de l'événement. Au cœur du Bol d'Or. Sur la piste, dans le paddock. Pas comme pilote, non... mais comme Commissaire de Piste. Un autre rôle, une autre responsabilité, mais toujours la même passion, intacte, simplement de l'autre côté du rail.

Le Bol d'Or, sommet de l'engagement.

Une épreuve à part. Mythique. La finale du Championnat du Monde d'endurance. Une course qui ne se regarde pas seulement, elle se vit. Vingt-quatre heures où le circuit ne dort jamais vraiment. Le jour, la nuit, l'aube. La fatigue s'installe, les corps tirent, mais l'attention ne doit jamais faiblir.

Être Commissaire de Piste pendant le Bol, c'est faire partie d'une ruche parfaitement organisée. Chaque équipe, chaque poste, chaque relais compte. Les motos passent sans relâche, les conditions changent, la lumière tombe, les repères se transforment. La nuit, les phares découpent la piste comme des éclats de comète. Le bruit devient continu, presque hypnotique.

Dans ces moments-là, le rôle du Commissaire prend une dimension presque intemporelle. On n'est plus spectateur d'une course, on en devient l'un des gardiens.



Lorsque le Bol d'Or s'achève, que le silence revient peu à peu sur la piste, on sait une chose : on a vécu quelque chose de rare. Là où la vitesse rencontre la vigilance, et où l'ombre veille sur la lumière.

La magie du Bol opère toujours avec ses mystères.

Lors de l'édition 2024, dans la ligne droite du Mistral, quelque chose rôde. Un fantôme, peut-être. 20h44. La nuit vient de prendre possession du circuit. Une moto passe à pleine charge... enfin, je crois. Le temps se dilate, la vitesse devient trace, la machine n'est plus qu'une apparition. Le capteur lutte comme l'œil humain, accroche ce qu'il peut. Ce n'est plus vraiment une moto, pas encore un souvenir. Juste un souffle, une ombre lancée plein gaz dans l'obscurité, comme si le Bol d'Or lui-même avait décidé de se manifester.

Commissaire de piste, une autre façon de vivre la course.

La journée démarre bien avant les premiers tours de roue. Le circuit s'anime dès les premières lueurs de l'aube.



1. La veille de l'épreuve le « Marshall Leader » transmet la feuille de journée à chaque Commissaire. Cette feuille répartie en équipe les différents

Commissaires et affecte à chaque équipe un véhicule « Rescue » et un poste sur le circuit.

Le matin de l'épreuve, à l'arrivée, sur le circuit le commissaire se dirige vers la « rescue » qui lui ait affectée. A ce stade, il doit faire l'inventaire du matériel qui doit être présent à bord, puis faire un check complet du véhicule.

2. Une fois les vérifications terminées, avec la « rescue » les Commissaires se dirigent vers le « Tracks Center ». C'est le point de rassemblement de tous les Commissaires. Chaque équipe récupère les radios qui permettront d'être en contact



permanent avec la Direction de Course. Un check des radios doit être réalisé permettant de vérifier son bon fonctionnement.

Arrivée de l'équipe médicale et des pompiers, puis de la Direction de Course pour le briefing d'avant course.

Le Directeur de Course présente la journée :

- Type d'événement : essais privés, roulage club, GT World Challenge, F4, moto, etc.
- Particularités du jour : catégories mixtes, endurance, pilotes débutants.
- Procédures spécifiques : Full Course Yellow, Safety Car...
- Moyens de communication radio et hiérarchie.
- Rappel des consignes sécurité commissaires.



A la fin du briefing, chaque équipe rejoint le poste qui lui a été affecté.



3. Arrivée en poste, l'équipe de Commissaire doit mettre en condition opérationnelle le poste :



- Radios testées sur le canal attribué.
- Drapeaux disponibles.
- Extincteurs (pression OK, accessibilité)
- Balais, pelle, absorbant, sacs.
- Valise Light fonctionnelle

Puis le poste doit être inspecté pour :

- Voies d'accès sécurisées.
- Zones de protection.
- Chemin et zone d'intervention défini.

4. Puis la phase opérationnelle :

Le rôle principal, **surveillance permanente de la piste** :

- Observation dynamique des trajectoires.
- Détection d'huile, débris, fumée.
- Signalement immédiat de tout incident.
- Application des drapeaux sur ordre ou initiative selon situation.

Procédure incident, exemple: sortie de piste avec véhicule immobilisé.

1. Signalement radio immédiat :
 - Numéro de poste
 - Nature de l'incident
 - Position exacte
 - État du pilote si visible
2. Mise en place drapeau jaune, ou adapté.
3. Attente autorisation DC¹ pour intervention piste.
4. Intervention :
 - Sécurisation du véhicule.
 - Extinction si nécessaire.
 - Assistance pilote.
 - Évacuation vers échappatoire.
5. Nettoyage :
 - Absorbant si fuite.
 - Ramassage débris.
 - Vérification piste.

6. Confirmation piste dégagée et commissaire en sécurité.

La règle fondamentale: jamais d'intervention sans couverture drapeau adaptée et coordination radio.



Samsung S24 Ultra - 3200 ISO, 23 mm, f/1,7, 1/17 s

Être Commissaire de Piste au Paul Ricard, c'est opérer dans un environnement à très haute vitesse où la marge d'erreur est minimale.

La mission est simple dans sa définition: **assurer la sécurité des pilotes, des équipes et du public.**

Tout le reste découle de cette priorité absolue.

Pierre Formosa.

1 DC : Direction de Course.

INTERVIEW.

Recette de cuisine pour une sortie réussie.



Aujourd'hui, on ne parle pas uniquement de moto... on parle de ce qui transforme une balade en une véritable expérience de groupe réussie.

Derrière chaque sortie fluide, sécurisée et mémorable, il y a un rôle souvent discret mais absolument essentiel : celui du « **Road-Captain** ». C'est lui qui imagine la sortie, trace la route, anticipe les imprévus, donne le rythme et veille à ce que chaque pilote profite pleinement, et en toute sécurité.

Mais concrètement, comment construit-il une sortie ? Quels choix fait-il en amont ? Et que se passe-t-il réellement dans sa tête une fois sur la route ?

Pour le découvrir, on va plonger dans l'univers d'un « **Road-Captain** » expérimenté, et comprendre ce qui fait toute la différence entre une simple virée... et une sortie parfaitement maîtrisée.

1 - « Pour toi, c'est quoi être Road-Captain aujourd'hui, au-delà du fait de rouler en tête ? »

Être Road-Captain, ce n'est pas être le meilleur pilote du groupe. C'est être celui qui veille sur les autres.

C'est penser au pilote qui débute, à celui qui reprend la moto après des années, ou qui n'osent pas toujours dire quand le rythme est trop élevé. Mon rôle, c'est avant tout que tout le monde se sente à sa place, en confiance... et heureux de partager avec nous la route.

2 - « Quand tu crées une sortie, par quoi tu commences concrètement : l'itinéraire, le groupe, l'objectif... ? »

Je commence toujours... par ouvrir une carte.



C'est vraiment la base, je prends le temps de regarder le terrain dans son ensemble. Pas juste une ligne entre deux points, mais tout ce qu'il y a autour : le relief, les types de routes, les zones plus roulantes, celles à éviter.

Ensuite, je construis progressivement.

D'abord, je définis une trame globale, puis je viens « dessiner » l'itinéraire, après ça, je place les temps de respiration. Une fois que le parcours tient la route sur la carte, je me projette toujours côté pilote et passager et je finis par le tracé GPS.



Au final, une sortie ne se trace pas d'un seul coup. Elle se construit comme un parcours fluide, pensé pour que chacun puisse rouler sereinement... et profiter du moment.

3 - « Quels sont tes critères pour choisir une route plutôt qu'une autre ? »

Je cherche des routes qui donnent le sourire, pas des routes qui mettent la pression.

Des virages oui, bien sûr... mais lisibles, propres, sans pièges. Des paysages qui permettent de souffler. Le plaisir doit rester accessible à tous.

4 - « Comment tu trouves le bon équilibre entre une balade agréable et un niveau de sécurité optimal ? »

La sécurité avant tout, ce n'est pas l'opposé du plaisir... c'est ce qui le rend durable.

Si quelqu'un est crispé, il ne profite pas. Donc je préfère un rythme un peu plus tranquille où tout le monde roule détendu, plutôt qu'un rythme soutenu

qui ne convient qu'à quelques-uns. Le vrai plaisir, c'est quand tout le groupe est aligné.

5 - « Comment tu adaptes ta conduite et ton organisation en fonction du niveau et de la taille du groupe ? »

Je roule toujours au niveau du moins expérimenté, ou du plus lent. Ce n'est pas une contrainte, c'est une responsabilité. Parce que quand cette personne-là se sent bien, tout le groupe est fluide.

Je regarde beaucoup mes rétros, j'observe les écarts, les attitudes... et j'ajuste en permanence. Une sortie, ça se pilote autant avec les yeux qu'avec sa moto.

6 - « Quels sont les principaux risques que tu anticipes avant une sortie, et comment tu les gères ? »

Les plus gros risques, ce ne sont pas toujours ceux qu'on imagine.

Ce sont la fatigue, le stress, la pression de suivre le groupe, ou le manque de confiance. Bien sûr, il y a aussi la route, la météo... mais l'humain reste central.

Donc j'anticipe en fournissant un maximum d'information : parcours clair, pauses régulières, consignes simples. Moins il y a de zones d'ombre, plus les gens roulent sereinement.

Et puis j'ai toujours des parcours de délestage si besoin pour raccourcir la sortie.

7 - « Quelles sont les consignes indispensables que tu donnes avant de partir ? »

Je reste simple, inutile de faire de long discours :

Je dis toujours :

- Chacun roule à son rythme.
- On ne se met jamais en danger pour suivre.
- On garde ses distances.
- Et surtout : personne n'est laissé seul.

J'insiste beaucoup sur ça. Une sortie, ce n'est pas une performance. C'est un moment partagé, le plaisir avant tout !

8 - « Raconte-moi une situation imprévue que tu as dû gérer pendant une sortie, et comment tu t'en es sorti. »

Ça arrive toujours, et souvent là où on ne l'attend pas.

« Lors de notre dernière sortie, qui dépassait les 300 km, le décor a soudain changé de ton. Le ciel s'est chargé, lourd, presque dramatique... une palette

entière de gris au-dessus de nos casques. Puis les premières gouttes sont venues tambouriner sur les visières. À ce moment-là, nous étions engagés sur une petite route de montagne, étroite, avec encore plusieurs kilomètres à parcourir dans ces conditions.

J'ai alors consulté le radar météo que j'utilise systématiquement pendant nos sorties. Les données étaient claires : une zone orageuse arrivait droit sur nous. J'ai donc pris la décision de modifier l'itinéraire en cours de route pour la contourner.

Résultat : pas une vraie averse sur le groupe, un parcours raccourci d'environ une heure, et toujours ce plaisir de rouler dans des paysages magnifiques, comme seul le Var sait en offrir.

Et surtout... tout le monde est arrivé à bon port, au sec, et avec le sourire.

9 - « En tant que Road-Captain, est-ce que tu modifies ta façon de rouler par rapport à quand tu es seul ? »

Totalement !

Quand je suis Road-Captain, je roule plus fluide, plus lisible, plus prévisible. Je montre la route, je donne des repères, je fais attention aux autres.

Je ne suis plus là pour me faire plaisir seul, mais pour créer un cadre où les autres vont pouvoir en prendre.

C'est une autre façon de rouler... presque plus gratifiante, au final.

10 - « Selon toi, qu'est-ce qui fait vraiment la différence entre une sortie correcte et une sortie inoubliable ? »

Ce n'est ni la vitesse, ni le nombre de kilomètres.

C'est l'ambiance, les sourires et les souvenirs !

Quand tu vois des gens arriver un peu hésitants le matin... et repartir confiants, détendus, avec des échanges, des sourires, parfois même des liens qui se créent...

Là tu sais que tu as réussi quelque chose. Une sortie inoubliable, c'est celle où chacun trouve sa place sur la route.

Et puis tu les vois revenir à la prochaine sortie !

11 - « Quels sont les outils sur lesquels tu t'appuies pour organiser et structurer tes sorties ? »

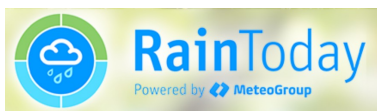
J'utilise plusieurs outils complémentaires. Pour commencer, je m'appuie sur des cartes papier

Michelin et IGN au 1/25 000, qui me donnent une vision précise du terrain.

Pour les tracés GPS, j'utilise **MyRoute-app**, une application à la fois simple et très complète, qui permet en plus d'exporter les itinéraires dans différents formats selon les GPS. De plus cette application permet de se constituer une bibliothèque historique de toutes les sorties.



Côté météo, je consulte **Météo-France**, que je complète avec **RainToday** pour avoir une vision en temps réel des précipitations à l'échelle locale.



Et bien sûr, j'utilise aussi **Waze** pour tout ce qui concerne l'information trafic et les conditions de circulation en direct.



Je me suis également créé plusieurs outils personnels à base de fichiers **Calc** (OpenOffice) pour notamment définir les temps de parcours en fonction de plusieurs paramètres.

12 - « On comprend bien que ça ne s'improvise pas du jour au lendemain... Existe-t-il une formation ou un parcours spécifique ? Et concrètement, comment devient on Road-Captain ? »

À ma connaissance, il n'existe pas de formation officielle pour devenir Road-Captain. Certains clubs ont mis en place leurs propres processus de sélection, mais dans la majorité des cas, cela repose sur le volontariat, avec un accompagnement par un pilote plus expérimenté.

De mon côté, j'ai souhaité structurer les choses en partageant mon expérience à travers un parcours organisé en plusieurs modules, appuyé par une fiche de poste et une évaluation des compétences acquises.

Merci.

On comprend à travers cet échange que le rôle de Road-Captain va bien au-delà du simple fait d'ouvrir la route.

C'est un mélange d'anticipation, de responsabilité, d'expérience... mais aussi d'adaptation permanente. Chaque décision, du choix de l'itinéraire jusqu'au rythme de roulage, a un impact direct sur la sécurité et le plaisir du groupe.

Être Road-Captain, c'est finalement rouler pour les autres autant que pour soi, avec une seule priorité : que chacun arrive à destination avec le sourire, et l'envie de repartir.

Et c'est sans doute là que réside toute la magie... transformer une route en souvenir collectif.

Pierre Formosa

ROAD-CAPTAIN-OFFICER, CRÉER UNE SORTIE.


Créer une sortie moto en tant que Road-Captain-Officer, ce n'est pas tracer une ligne sur Google Maps et espérer que la météo coopère. C'est orchestrer une petite symphonie mécanique où chaque virage a un sens, chaque pause un timing, et chaque participant un rôle.

Le Road-Captain-Officer est le chef d'orchestre de la route. Il ne roule pas simplement en tête du groupe, il incarne la vision, la sécurité et l'esprit de la sortie.

Au programme :

- Concevoir un itinéraire cohérent et sécurisé,
- Anticiper les imprévus,
- Structurer l'organisation humaine du groupe,
- Garantir la sécurité sans sacrifier le plaisir.

✉ contact@labelledemilwaukee.com



[Accéder aux documents](#)

Clé de 14.

Secrets d'atelier et doigts noirs.

Maîtriser la tension : le guide pour une chaîne toujours parfaite. Les différentes étapes.



- Agis sur les tendeurs gauche et droite de manière symétrique.
- Après chaque micro-ajustement :
 - Repositionne l'outil.
 - Vérifie si la chaîne tombe pile sur la référence.

1] Calibrer l'outil. (à faire une seule fois).

- Repère le jeu de chaîne recommandé.
- Sur l'outil BPA Racing, desserre la molette.
- Règle la longueur de l'outil pour correspondre exactement à ce jeu.
- Resserrer la molette.

À partir de là, l'outil est calibré. Plus besoin de mesurer à nouveau.

2] Positionnement de l'outil.

- Place l'outil sous la chaîne, généralement au point le plus bas.
- L'extrémité inférieure prend appui sur le bras oscillant.
- La partie mobile vient toucher la chaîne sans forcer.

Dans la mesure du possible faire la mesure toujours au même endroit de la chaîne.



3] Procéder au réglage de la tension de chaîne.

Desserre l'axe de roue arrière.

4] Alignement de la roue.

Indispensable pour éviter une transmission hors axe.

- Vérifie que les repères gauche/droite du bras oscillant sont identiques.
- Mesure au pied à coulisse.



5] Serrage final.

- Ressers l'axe de roue au couple constructeur.
- Refais une dernière vérification avec l'outil BPA Racing.
- Fais tourner la roue et contrôle à plusieurs points.

Pierre Formosa.

Essai : Midland BT Talk.

Quand la communication moto devient un réseau libre.

Rouler à moto, la liberté. Mais rouler à plusieurs, c'est accepter une contrainte majeure : rester connectés sans perdre l'essence du voyage. Depuis quelques années, les systèmes de communication ont profondément changé la façon de rouler en groupe. Avec **BT Talk**, Midland propose une approche hybride mêlant **intercom moto**, **smartphone** et **application gratuite**, repoussant les limites traditionnelles des systèmes intercom classiques.

L'entreprise Midland, a développé une solution complète combinant **intercoms Bluetooth dédiés moto** et une **application smartphone gratuite : BT Talk**.

Son objectif : dépasser les frontières physiques du Bluetooth classique et proposer une communication fluide, sans limite de distance ni de nombre d'utilisateurs.

Alors, simple gadget connecté ou véritable outil de roulage moderne ? Passage en revue.

1. Communication sans limite de distance.

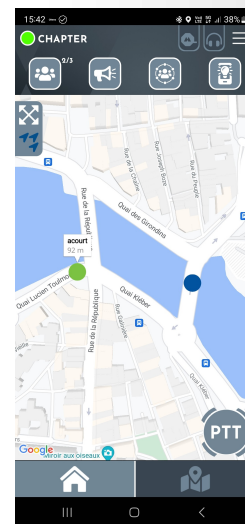
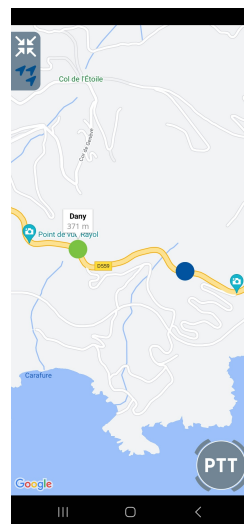
L'un des points les plus séduisants du système est la capacité d'utiliser l'application **BT Talk** pour transformer votre smartphone en relais de communication. Grâce à la 5G/4G/3G/Wi-Fi, les motards du groupe peuvent rester en contact **quelle que soit la distance**, contrairement aux intercoms Bluetooth classiques qui se limitent généralement à quelques centaines de mètres.

2. Groupes de discussion et nombre d'utilisateur illimités.

L'application permet de créer **autant de groupes que nécessaire** et d'ajouter un nombre illimité de participants. Idéal pour les sorties club, la coordination devient un jeu d'enfant.

3. Géolocalisation intégrée.

BT Talk affiche aussi la **position GPS des membres sur une carte**, facilitant le regroupement en cas notamment de rupture du convoi, chacun peut facilement visualiser la tête du groupe.



Et, avec l'accessoire **BTT Bouton Accessoire Intercom Midland**, il est facile de **déclencher la communication sans lâcher le guidon**, ce qui renforce encore la sécurité.



Une communication qui dépasse le cadre du casque.

Le cœur du système repose sur une idée simple mais ambitieuse : ne plus se limiter à la portée physique du Bluetooth. Grâce à l'application **BT Talk**, disponible **gratuitement** sur smartphone, la communication entre motards peut s'effectuer via le réseau mobile (4G/5G ou Wi-Fi). Résultat : **plus de limite de distance** tant que la couverture réseau est présente.

Un motard peut ouvrir la route, un autre fermer le groupe, un troisième faire une pause carburant plus loin... la voix circule toujours.

Aussi séduisant soit-il, le système n'est pas exempt de contraintes :

- Sa **dépendance au réseau mobile**. Hors zone couverte, BT Talk perd son avantage et le système revient aux limites classiques du Bluetooth.
- La **consommation énergétique**. GPS actif, données mobiles et écran allumé sollicitent fortement la batterie du smartphone.

Pierre Formosa.

Essai : Fire Maple à gaz.

L'INDISPENSABLE POUR MANGER CHAUD EN BIVOUAC.

Salut les copains ! Moi, c'est Titi, l'Indiana Jones de l'équipe, le Maître Jedi du Bivouac.

Je suis d'une génération qui a vibré devant le Paris-Dakar des Cyril Neveu, Gaston Rahier et autres Thierry Sabine. J'ai commencé sur une Motobécane M50 EV qui avait fière allure à l'époque : pensez donc, 50 cm³, embrayage automatique et suspension Cantilever à l'arrière !

Mazette, le temps a passé... Depuis quelques années, je prends plaisir à la moto-aventure sous toutes ses formes : off-road, route, pique-nique, bivouac et camping.

Une Yamaha fut-elle Ténééré dans le journal du boss des H-D !! je vous présente mon matériel, celui qui tient vraiment la route. Je suis un peu le vilain petit canard de la bande : je ne roule pas en Harley-Davidson, mais en « Yamaha 1200 XTZ Super Ténééré ». Oui, l'appellation qui claque ! La Japonaise, l'anti-GS, la magnifique, l'extraordinaire...

« Holà, calme-toi le Peterhansel du bac à sable, arrête un peu ! » me direz-vous.

Comme nous faisons régulièrement des pique-niques lors de nos sorties, l'idée m'est venue de vous présenter le matériel que j'éprouve depuis environ 4 ans : popote, réchaud à gaz, gobelets, aliments lyophilisés et couverts.

L'art du bivouac : Zaza et moi.



Avec « Zaza », ma fidèle compagne de route, nous formons le duo parfait de la moto-aventure. Avant chaque roulage, nous réfléchissons scrupuleusement au volume et au poids à emporter selon la durée : un pique-nique d'une journée est très différent d'un voyage de 4 jours avec couchage à la belle étoile ou

en camping. Sans oublier le facteur météo : pluie, froid ou grosse chaleur.

Sacré Titi, je vois que vous maîtrisez la dictée vocale comme un vrai pro ! Vos conseils sont en plein dans le mille : le « sac à crottes » comme sac poubelle, c'est l'astuce typique du motard qui sait optimiser la place.

J'ai un plan qui s'organise sur les trois étapes suivantes pour ne rien oublier. Une fois partie je que j'ai oublié je dois m'en passer !

Étape 1 :



Le réchaud, le cœur du bivouac sans qui manger froid devient la règle.

Pour chauffer, mon choix est fait : le « **Fire Maple à gaz** ».

Un must :

- **Pratique** : Il utilise des cartouches à vis réutilisables que l'on trouve partout (sauf peut-être au Turkeysdétan et dans certains pays lointains où le réchaud à essence ou kérosène devient obligatoire).
- **Performant** : L'eau bout en 1 min 30 s, même par temps froid. Côté budget, comptez entre 40 € et 75 € (sans le gaz) sur Amazon. La cartouche se trouve chez Décathlon, environ 5 €.

Le petit plus de Titi, un deuxième système d'allumage (briquet ou allumettes étanches) en cas de panne du piézo, et une cartouche de gaz d'avance.

J'ai aimé :

- Excellent rapport qualité-prix,
- Poids plume
- Compacité
- Le bol d'un litre (parfait pour les pâtes à deux),
- L'allumage *piézo* intégré,
- Le couvercle qui fait passoire
- Le trépied pour la stabilité.

Je n'ai pas aimé :

- Rien.

L'alternative « **Moral** » : En terrain ou camping autorisé, un vrai feu sécurisé procure un bien-être incroyable après une journée de pilotage éprouvante. C'est le meilleur remède contre la fatigue !



Étape 2 : La popote et l'équipement de « vie à bord ». Le réchaud c'est bien mais il ne suffit pas. Un bon matos est la garantie d'un popote réussie.



- **Kit popote Décathlon** : À 5 €, vous avez l'assiette et les couverts en plastique intégrés, c'est imbattable.
- **Gobelet pliant** : Indispensable pour le gain de place et de poids.
- **Couteau « Wildsteer Krill »** : mon coup de cœur. C'est du Made in France (environ 75 €). C'est solide, ça coupe fort et on peut même faire du « bâtonnage » (fendre du bois) avec.
- **L'hygiène et le rangement** : Prévoyez des sachets étanches zippés, un bout de savon de Marseille, un flacon de liquide vaisselle, une éponge et... des « petits sacs à crottes de chien » ! C'est la poubelle idéale en voyage moto, c'est solide et ça ne prend pas de place.

Le petit plus de Titi : Prévoir toujours une microfibre pour essuyer le bol les différents ustensiles.

Étape 3 :

Le carburant du motard, le solide et le liquide. Ici, comme dit la chanson : « Chacun fait ce qui lui plaît, plaît, plaît ! ».

L'offre est vaste :

- Boîtes de conserve à réchauffer.
- Repas lyophilisés (léger, efficace et équilibré).
- Sans oublier le café et les barres de céréales pour les coups de pompe.



Le mot de la fin :

« Y'a qu'à... y'a qu'à faire ! », regardez bien les photos que j'ai jointes à cet article, vous y verrez l'installation en situation réelle, ça vaut tous les discours.

À bientôt les riders !

Dans le prochain numéro, on s'attaquera à un autre gros morceau : le couchage et la tente. Parce qu'après un bon repas, bien dormir, c'est ce qui permet de repartir frais comme un gardon le lendemain !



Thierry Pichard.

VIRAGE GOURMAND.

Du couple moteur au coup de fourchette.

Crêpes Party à Néoules.

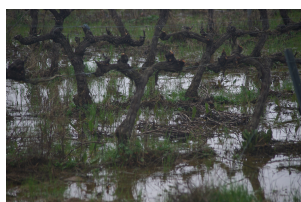
Du sucrés de la confiture du cidre des crêpes et des gaufres et surtout des copains.



Dimanche 8 février 2026, sous un soleil resplendissant j'enfourche ma moto et.... Non, ça, c'était le prévu.



L'imprévu c'est cette région devenue tropicale depuis plusieurs jours. Nous sommes en pleine mousson. Je troque mon équipement de motarde contre ciré, bottes en caoutchouc, parapluie et deux roues contre quatre.



C'est un autre combat qui m'attend dans la vallée du Gapeau. Je n'affronte pas les virages coutumiers de nos balades, je dois maîtriser l'aquaplaning, rester

attentive aux bassines d'eau, au ruissellement des collines qui ravine, charrie boue et morceaux de roches.



Sur la plaine de Néoules je jette un coup d'œil aux vignes, mon indicateur de saison. Leurs pieds s'enfoncent dans une vaste mare. La pluie les transforme en singuliers nénuphars charbonneux.

Le Var pleure et je me sens mouillée jusqu'à l'âme.

Vite, atteindre la maison de Pierre, retrouver les copains à la mine déconfite de l'enfant qu'on a privé de son terrain de jeu favori. Nous accrochons des sourires à nos faces pour contrer les larmes de notre Provence et partons à l'assaut non pas de crêtes ensoleillées mais de crêpes dégoulinantes de sucre, confitures, chocolat.

Ce n'est pas le parfum de la garrigue ou de l'iode marine qui nous enivre mais les effluves du cidre ou du crémant d'Alsace.

De temps à autre un regard se tourne vers la baie vitrée, des soupirs s'échappent « mais quand va-t-on sortir nos motos ? ». Ça, seul le ciel nous le dira.



Claudie Bontems.



LA TOUCHE FÉMININE.

La Peur à Moto.

La peur à moto : un tabou au guidon ?

Je ne me souviens pas avoir eu peur lorsque j'ai commencé la moto à 19 ans. Puis il y a eu une longue parenthèse, quarante années loin du bitume. Quand je suis remontée en selle, le doute s'est invité : étais-je encore capable ? N'étais-je pas trop âgée ? Était-ce bien raisonnable, quand on connaît les dangers de la moto ?

L'envie, pourtant a été la plus forte.

En cinq ans, deux accidents corporels sont venus ébranler ma confiance. Et lorsqu'on ne peut pas remonter immédiatement en selle, la peur s'installe, insidieuse. Les virages sont devenus source d'angoisse, la vitesse un sujet sensible, et surtout, l'idée de rouler seule me paralysait. En m'inscrivant dans un club pour participer à des sorties en groupe, une nouvelle crainte est apparue : ne pas être à la hauteur, ne pas réussir à suivre.

La rencontre avec un ami patient, prêt à m'accompagner pour apprivoiser mes appréhensions, a marqué un tournant. Les peurs sont toujours là — particulièrement au moment de partir en balade — mais j'ai appris à les dominer. Toutes, sauf une : celle du vide.

Une peur plus répandue qu'on ne le croit.

Ce qui m'étonnait le plus, c'était le silence. J'avais l'impression d'être la seule à exprimer mes angoisses. J'ai donc cherché à comprendre. Des articles décrivaient avec justesse ces peurs familières : l'anxiété de la perte de contrôle, l'angoisse de l'accident, les souvenirs de frayeurs passées, la crainte de la circulation dense, de la météo capricieuse, des routes inconnues ou des virages techniques. Sans oublier l'inquiétude du jeune conducteur, soudain « lâché » sans moniteur pour le guider.

Non, je n'étais pas seule. Mais alors, pourquoi si peu de voix pour en parler ?

Pour le deuxième numéro de notre magazine web Routes Varoises En Liberté, j'ai lancé un appel à témoignages sur plusieurs groupes de motards. Le sujet semblait tabou. Dans les groupes féminins, quelques motardes échangeaient conseils et confidences. Ailleurs, silence radio.

Après un long moment, les premières réponses sont arrivées. Des femmes, encore.

Témoignages au féminin.

Nana, jeune pilote, raconte avoir obtenu son permis le 1^{er} août et être partie pour la Corse le 13. « Un peu d'appréhension », confie-t-elle, notamment pour embarquer sur le bateau et affronter les célèbres virages corses en plein 15 août. Sa stratégie ? Oser, ne pas trop réfléchir. Bien équipée — airbag compris — elle accepte la pluie et adapte sa conduite à ses pneus tout terrain.

Annie, elle, est tombée lors d'un demi-tour à gauche. Résultat : six mois d'immobilisation. Depuis, les virages à gauche restent un blocage. À une intersection, elle préfère parfois tourner à droite et chercher un rond-point pour faire demi-tour. Pour surmonter son stress, elle a instauré des rituels avant de monter sur sa moto et envisage des stages sur piste ou en off-road pour retrouver confiance.

Pour **Julia et Marie**, l'anxiété a également suivi une chute. L'une l'a apaisée en parlant longuement avec son mari et ses amis ; l'autre évoque quelques semaines nécessaires pour « digérer ». Quant à **Lise**, son témoignage est plus radical : depuis sa chute, elle n'est jamais remontée sur une moto. Malgré les conseils reçus, la peur demeure. « Creuser ce sujet peut aider des personnes dans ma situation », souligne-t-elle, rappelant que certaines n'osent pas en parler par honte.

Et les hommes ?

Sur les groupes Facebook, pas un homme ne s'est exprimé. La peur serait-elle l'apanage des femmes ? Ou les motards seraient-ils tous des super-héros ?

Lors d'une pause-café au cours d'une balade, j'ai posé la question autour de moi. Comme j'évoquais

mes vertiges, le plus jeune, permis en poche depuis cinq mois, s'est décidé à parler. Il a évoqué l'appréhension ressentie lorsqu'il s'est retrouvé seul, sans moniteur pour le conseiller. Il partage ma phobie du vide et reconnaît ne pas être totalement serein dans certains virages. Les autres ont admis, à leur tour, une inquiétude persistante dans des situations précises.

Et puis il y a le témoignage de **Pierre**. Meneur de groupes de motards depuis plusieurs années, Pierre est aujourd'hui à la tête de Routes Varoises en Liberté. Conscient des dangers de la route et de la vulnérabilité qu'impose un deux-roues, il reconnaît, sans honte, ressentir une appréhension avant chaque sortie. Une peur qu'il a appris à apprivoiser avec l'expérience. « La peur est devenue mon amie. L'ignorer est dangereux, alors je l'écoute », confie-t-il. Son maître mot : anticiper.

La parole s'est libérée. Simplement, elle ne s'exprime pas toujours publiquement.

Apprivoiser plutôt que nier.

La peur fait partie intégrante de la vie du motard. Elle n'est ni une faiblesse ni un aveu d'incompétence. Elle peut même devenir une alliée, rappel salutaire de notre vulnérabilité sur la route.

Comme l'a résumé **Jean**, motard expérimenté : « Un motard qui n'a pas peur est un motard mort. »

Peut-être est-il temps de lever le tabou. Car reconnaître sa peur, c'est déjà commencer à la maîtriser.



Claudie Bontems.

Annexe :

Les solutions pour, sinon vaincre nos peurs, du moins les dompter.

Maîtrise technique : s'entraîner à contrôler l'accélérateur, la zone de frottement et les virages dans des zones sécurisées permet de renforcer la confiance.

Progression graduelle : reprendre la moto par étapes, en commençant par des trajets courts et simples, puis augmenter la complexité et la vitesse.

Relaxation et respiration : pratiquer des respirations profondes avant et pendant la conduite aide à réduire le stress et à améliorer la concentration.

Préparation mentale : visualiser le parcours, anticiper les situations difficiles et créer une routine avant chaque sortie favorise la sérénité.

Équipement adapté : casque homologué, vêtements de protection et couleurs visibles augmentent la sécurité et diminuent l'appréhension.

Accompagnement psychologique : en cas de peur intense ou persistante, consulter un psychologue spécialisé peut aider à traiter l'anxiété ou l'amaxophobie.

Au fil des bornes.

Les trucs qu'on apprend en roulant.

Fatigue à moto : l'ennemi silencieux du motard.

Sur la route, la fatigue ne prévient pas. Elle s'installe doucement, comme un brouillard qui épaissit les réflexes et grignote l'attention. À moto, où chaque seconde compte. La fatigue devient un facteur de risque majeur, souvent sous-estimé.

Une vigilance en équilibre fragile

Contrairement à la conduite automobile, piloter une moto sollicite en permanence le corps et l'esprit. Le maintien de l'équilibre, la lecture de la route, l'anticipation des dangers et la gestion des trajectoires exigent une concentration continue et soutenue. Quand la fatigue s'installe, elle agit comme un saboteur discret : elle ralentit les temps de réaction, altère le jugement et diminue la capacité à analyser l'environnement.

Les premiers signes sont parfois subtils : paupières lourdes, difficulté à maintenir une vitesse constante, oublis d'informations simples (signalisation, trajectoires), voire une sensation de « pilotage automatique ». Ignorer ces signaux, c'est accepter de rouler avec une marge de sécurité réduite.

Les causes multiples de la fatigue

Plusieurs facteurs peuvent accélérer l'apparition de la fatigue à moto :

- Les longues distances sans pause
- Les conditions météo (chaleur, froid, vent)
- Le bruit et les vibrations prolongées
- Le manque de sommeil
- Le stress ou la tension nerveuse
- Une mauvaise hydratation

Même une balade plaisante peut devenir exigeante après plusieurs heures, surtout sur des routes techniques.

Les bonnes pratiques pour rester vigilant

Adopter une conduite sûre passe par une gestion proactive de son état physique et mental.

Planifier ses trajets :

Prévoir des pauses régulières, idéalement toutes les 1h30 à 2h. Une pause efficace ne consiste pas seulement à s'arrêter, mais à vraiment se détendre : marcher, s'étirer, s'hydrater.

Écouter son corps

Le motard expérimenté n'est pas celui qui résiste le plus longtemps, mais celui qui sait s'arrêter au bon moment. Dès les premiers signes de fatigue, il est essentiel de faire une pause.

Variation des rythmes

Alterner entre routes roulantes et plus techniques permet de maintenir l'attention sans tomber dans la monotonie, souvent source de somnolence.

Adapter son équipement

Un casque bien ventilé, une protection contre le bruit (bouchons adaptés) et des vêtements confortables réduisent la fatigue physique sur la durée.

Éviter les horaires à risque

Les périodes post-prandiales (après les repas) et les fins de journée sont propices aux baisses de vigilance. Si possible, privilégier les départs matinaux et éviter de rouler tard.

Nutrition et hydratation : le carburant du pilote

La vigilance ne dépend pas uniquement du mental, mais aussi de ce que l'on met dans son organisme.

Hydratation constante

La déshydratation, même légère, entraîne une baisse des performances cognitives. Boire régulièrement, même sans sensation de soif, est indispensable. L'idéal est de privilégier de l'eau, en petites quantités mais fréquemment.

Des repas légers et équilibrés

Un repas trop riche ralentit la digestion et favorise la somnolence. Avant de prendre la route, mieux vaut opter pour :

- Des glucides complexes (riz, pâtes complètes, pain complet)
- Des protéines légères (volaille, poisson, œufs)
- Des légumes pour l'apport en fibres et micronutriments

Éviter les sucres rapides en excès

Les barres sucrées ou sodas donnent un coup de boost immédiat, mais aussi une chute d'énergie tout aussi rapide. Privilégier les fruits, les fruits secs.

Attention aux excitants

Le café peut aider ponctuellement, mais ne remplace jamais le repos. Une consommation

excessive peut même accentuer la fatigue sur la durée.

Une règle simple : anticiper plutôt que subir

La fatigue à moto n'est pas une fatalité, mais elle ne pardonne pas l'improvisation. Anticiper ses pauses, adapter son alimentation et rester à l'écoute de ses sensations sont les clés pour conserver une vigilance optimale.

Des conseils simples pour relâcher la pression sans jamais compromettre la sécurité.

L'idée n'est pas de faire du yoga sur selle, mais d'éviter que le corps ne se transforme en planche rigide.

Micro-gestes pour relâcher les tensions :

Assouplir les doigts et les mains : Sans lâcher le guidon, desserrer légèrement la prise, un doigt après l'autre. Objectif : éviter les crispations qui remontent jusqu'aux épaules.

Relâcher les épaules : Prends conscience de leur position et laisse-les « tomber » naturellement. Un pilote crispé des épaules pilote souvent en force, pas en finesse.

Jouer avec les appuis sur les repose-pieds : Alternier légèrement la pression entre pied gauche et pied droit. Objectif : relancer la circulation sanguine et soulager le bassin.

Bouger légèrement le bassin : Un petit ajustement de position sur la selle suffit.

Étendre légèrement une jambe : Sur route dégagée et stable, avancer légèrement une jambe quelques secondes. Objectif : Détendre les hanches et genoux.

Réveiller l'attention sans lâcher la route :

Varié le regard : Passe d'une vision lointaine à des points plus proches. Objectif : Réveiller le cerveau et évite l'effet tunnel.

Scanner activement l'environnement :Rétroviseurs, côtés, loin devant. Objectif : Redonner du dynamisme à l'attention.

Respirer pour mieux piloter :

Respirations profondes : Inspirer lentement et profondément par le nez, expirer longuement.

Objectif : Diminuer le stress et relâcher naturellement les tensions musculaires.

Synchroniser respiration et conduite : Inspirer doucement en entrée de virage, expirer en sortie de virage. Objectif : Favoriser la fluidité des gestes.

Fluidifier votre conduite :

Assouplir vos actions : Travailler une conduite « coulée » : accélération progressive, freinage doux. Objectif : Moins de fatigue et davantage de contrôle.

Changer légèrement de rythme : Modifier votre allure permet casser la monotonie. Éviter les variations brutales ou inutiles tout en restant dans les limites légales. Objectifs : Soutenir l'attention et la vigilance.

En résumé

Ces conseils sont comme de petits réglages fins, invisibles de l'extérieur mais précieux pour rester fluide et vigilant. Un pilote détendu, c'est un pilote qui lit mieux la route... et qui écrit plus longtemps son histoire dessus.

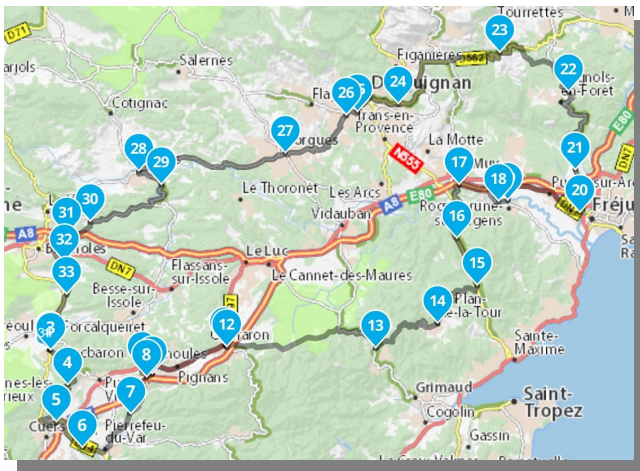
Sur deux roues, la liberté est totale, mais elle repose sur un équilibre fragile. Et parfois, le meilleur réflexe n'est pas d'accélérer... mais de s'arrêter.

A chacun de trouver, d'adapter, ces quelques conseils en fonctions de ses aptitudes.

Pierre Formosa.

LE VAR À MOTO.

Itinéraires d'exception pour découvrir le Var autrement.



DÉPART

Commune de Rocbaron

ARRIVÉE

Commune de Rocbaron

KILOMÉTRAGE

Environ 225 km

DURÉE

Journée

QUAND Y ALLER

Printemps – été – Automne

Hivers déconseillé

DIFFICULTÉ

★ ★ ★ -

100 % route



Cap sur **Gonfaron**, porte d'entrée de la majestueuse **Plaine des Maures**. Là, le paysage s'ouvre en grand, entre chênes lièges et senteurs de maquis, avec par instants la Méditerranée qui scintille à l'horizon comme une pièce d'argent lancée au soleil.

Nous filons ensuite vers **Roquebrune-sur-Argens**, en longeant l'imposant **Rocher de Roquebrune**. Ses roches rouges, flamboyantes sous la lumière, dressent une muraille naturelle qui semble veiller sur notre passage. Chaque virage devient une carte postale vivante, chaque accélération un battement de cœur supplémentaire.



La route nous entraîne ensuite vers l'arrière-pays, en direction de **Bagnols-en-Forêt**. Ici, le Var dévoile une autre facette, plus secrète, plus sauvage. Les collines se succèdent comme des vagues figées et l'air se charge du parfum des pins chauffés par le soleil.

Cap ensuite sur **Draguignan**, que nous traverserons avant de rejoindre les rives paisibles du **Lac de Carcès**. Pause bien méritée à **La Guinguette du Lac**, où les casques se posent et les sourires s'échangent autour d'un verre, le regard posé sur l'eau tranquille.

Pour conclure cette boucle, nous emprunterons la route des vins, serpentant entre vignobles et domaines, avant de traverser la forêt communale de **Garéoult**.

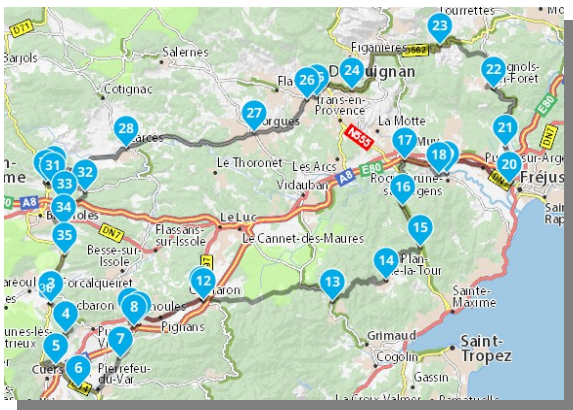
Le retour vers **Rocbaron** se fera en douceur, avec cette sensation rare d'avoir voyagé loin... tout en restant chez nous.

Une boucle où la moto devient boussole, et le Var, un terrain de jeu grandeur nature.

Pierre Formosa.

L'ascension du Mont Faron

Entre vertige et panorama.



Le volet roulant du parking grince en se soulevant, mettant en alerte Maya, la tête tournée vers moi, déjà frémissante à l'idée de la balade à venir



Un mois enfermée sans mettre une roue dehors. Un mois de pluies presque discontinues. Mais quand j'ai ouvert les volets de ma maison ce matin, j'ai retrouvé mon ciel de Provence et au loin une clarté qui marquait l'impatience du soleil à retrouver sa divine puissance.



Au point de rendez-vous, les visages de mes camarades sont aussi lumineux que la journée. La même ritournelle passe de lèvres en lèvres « **enfin, enfin !** ».

Un double sentiment m'anime, l'impatience de la découverte et une peur viscérale qui remonte à ma jeunesse. Nous allons gravir le Faron. Paradoxe, j'ai gravi les cols des Pyrénées, le Mont Lachens, les

crêtes de plusieurs gorges ardues et pourtant le Mont Faron m'angoisse.



J'ai le souvenir lointain néanmoins encre dans ma mémoire de la montée en voiture sur une route à double sens, si étroite qu'il était périlleux de croiser un véhicule. Côté passager, quand la roue mordait le début du ravin qu'aucun parapet ne condamnait, j'étais terrorisée. Je me rassure comme je peux en me disant que maintenant elle est à sens unique.

On longe la côte et je plaisante avec Pierre par intercom. Mais mon cœur bat fort, accélérant le flux de sang qui me laisse comme une brûlure au fond de mes entrailles.

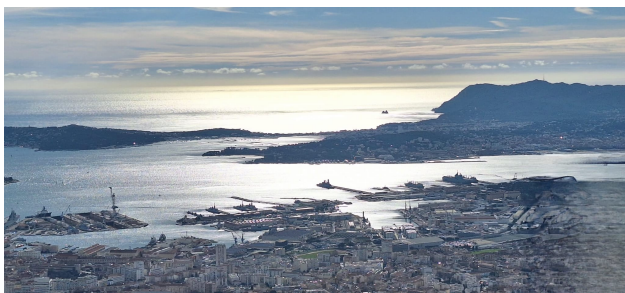


Au loin apparaît le Mont Faron. Je l'imagine tel un immense Bouddha de 584 m, protecteur de la ville blottie à ses pieds.

Au début la montée est imperceptible, la route est large et des maisons l'entourent, trompant ma vigilance. Et puis elle se rétrécit et au détour d'un virage, c'est le grand saut. « **Non malheureuse - me crie une partie de mon cerveau - ne pense pas ça, tu vas y aller direct** ».

Sur l'écran, mon GPS me hurle en rouge « **virage dangereux** ». « **mais vos gu..les !** » Oui je deviens grossière, mais franchement, c'est le moment de me dire ça ?

Au sommet, enfin. Et le panorama s'ouvre à nos yeux émerveillés.



La mer, enserrée dans la rade de Toulon, que frise une légère brise, ressemble à une vaste cote de maille. Vue d'en haut elle semble presque minuscule devant l'immensité du ciel qui lui donne cette couleur argentée.

Après le pique-nique, il faut redescendre de l'autre côté, sur une route aussi étroite que sinueuse. Pour la suite de notre escapade, notre Road Captain du moment, Patrick, ne nous a pas épargné les virages. « Pas besoin d'alcool pour avoir la tête qui tourne » dis-je à Pierre.

Quelle belle journée, qu'ils sont agréables ces moments passés en exquise compagnie.



Texte : **Claudie Bontems** – Photos : **Pierre Formosa**.



Virée à la fête du Citron

SENTEUR D'AGRUMES.



Mardi 17, 7 heures du matin, mon quartier est calme, les volets sont clos, mes voisins retraités sont encore dans leur sommeil. Au loin une clarté annonce le réveil du soleil qui tarde à se lever. J'ai le cœur léger, je vais chercher Maya, nous allons à Menton.



Mais pour profiter de la fête du citron, il nous faut emprunter l'autoroute. Waterloo ! Waterloo ! Waterloo ! morne plaine ! (pardon Victor Hugo) l'autoroute pour le motard est une défaite. Nous sommes les prisonniers de cette longue bande d'asphalte monotone, clôturée de glissières coupe-gorge. Nous y roulons captifs, privés de détours et de liberté.

Pourtant tout est là, l'immensité azurée, le velouté des collines, les cimes enneigées des lointaines montagnes, oui tout est là, à portée de roues mais demeure hors d'atteinte. L'astre souverain déploie sa puissance, la température monte. Le vent cruel nous malmène.

Je vois la moto de Pierre faire une embardée et Maya en fait de même la seconde suivante comme par mimétisme. Il faut lutter pour garder sa trajectoire.

Enfin Menton, petit joyau, bordé par la mer, lové au creux des collines protectrices.



Son architecture aux accents italiens, offre ses façades chaudes et colorées



mais comme si ne ce n'était pas suffisant, la voilà embellie de hautes sculptures faites de citron et d'oranges amères.





Pour le retour, nous profitons de la douceur du temps et décidons d'emprunter la corniche plutôt que l'autoroute, que nous ne retrouverons qu'après Monaco.

Je continue à remplir doucement mon tiroir à souvenirs.



Texte : Claudie Bontems – Photos : Pierre Formosa.



MUSIQUE.

DU ROCK QUI SENT L'ESSENCE.

QUAND **WHO'S NEXT** DÉBARQUE DANS LES OREILLES, C'EST COMME SI ON OUVRAIT EN GRAND LA POIGNÉE D'UNE VIEILLE ANGLAISE PRÊTE À AVALER LA NATIONALE SANS REGARDER LE COMPTEUR.



The Who, pas de chrome inutile ni de fioritures de salon : ça claque, ça cogne, ça vit. Les premières nappes de synthé de "Baba O'Riley" montent comme un moteur qu'on fait chauffer à l'aube, puis la guitare explose et tout s'aligne, bitume droit devant. "Won't Get Fooled Again" ferme la marche comme un final de run nocturne, poings serrés, phare allumé plein cadre.

La section rythmique cogne avec la régularité d'un piston bien huilé, la guitare tranche l'air comme un guidon large dans le vent, et la voix balance des refrains qu'on hurle sous le casque, même à l'arrêt au feu rouge. Chaque morceau a ce goût de liberté brute, de route sans radar, de camaraderie rugueuse autour d'un café serré.

Cet album, ce n'est pas juste du rock. C'est une bécane sonore, nerveuse et indomptable, qui te rappelle pourquoi on roule : pour sentir le monde vibrer jusque dans la cage thoracique.

The Who est un groupe de rock britannique fondé à Londres en 1964. Mené par Roger Daltrey et Pete Townshend, il est reconnu comme l'un des plus influents du XX^e siècle, pionnier de la « rock opera »

et symbole de la culture mod. Ses performances explosives et son innovation sonore ont profondément marqué l'histoire du rock.

Quelques titres devenus cultes :

« **Baba O'Riley** » – L'intro au synthé la plus mythique de l'histoire du rock.

« **Won't Get Fooled Again** » – Le cri de guerre ultime, avec le hurlement de **Roger Daltrey** qui fend l'air comme un coup de gaz en sortie de virage et **Pete Townshend** qui riffe sur sa guitare à en se découper les doigts.

« **Behind Blue Eyes** » – Plus introspectif, mais puissant.

« **Going Mobile** » – hymne à la liberté nomade, taillé pour la route et les kilomètres sans fin.

« **Who Are You** », repris comme générique de la série « Les Experts ».



AGENDA.

Le bitume ne dort jamais.

Les dates indiquées ci-dessous ne sont que des indications et doivent être vérifiées sur le site internet qui est la référence.

AVRIL

Samedi 4 au Lundi 6 – La Seyne-sur-Mer.



Mardi 14 – Grotte de la Baume Obscure.

Nichée dans les reliefs sauvages de l'arrière-pays niçois, la Grotte de la Baume Obscure t'invite à une escapade hors du temps, là où la roche murmure des histoires vieilles de plusieurs millénaires. Après une route sinueuse qui sent bon le pin et la liberté, l'aventure commence dès l'entrée. La lumière du jour s'efface doucement, avalée par les profondeurs, et laisse place à un univers minéral fascinant.

Dimanche 26 – La fontaine pétrifiante.

Une virée comme on les aime : du paysage, des virages, une ambiance fraternelle... et une destination aussi étonnante que magnifique : la fontaine pétrifiante de Réotier.

Située dans les Hautes-Alpes, cette source minéralisée façonne depuis des siècles des sculptures naturelles spectaculaires. Un lieu à la fois paisible, photogénique et chargé d'histoire — parfait pour une pause motarde entre passionnés.

Mai

Dimanche 10 – Le village de Banon.

Une balade originale qui mêlera le plaisir de la route aux merveilles du monde souterrain : direction le Souteroscope de la Grotte de Baume Obscure, dans l'arrière-pays de Grasse.

Ce site unique offre une descente féérique à travers galeries, rivières et cascades souterraines, sublimes par des jeux de lumière et de son. Une véritable immersion au cœur de la nature cachée, entre mystère et émerveillement.

Une sortie qui promet paysages, sensations et découvertes inoubliables ! Préparez vos montures et rejoignez-nous pour cette aventure souterraine hors du commun.

Mardi 12 – Sons et Lumières exposition Le Petit Prince aux Carrières des Lumières.

Direction les Alpilles et les majestueuses Carrières des Lumières, aux Baux-de-Provence, pour aller rencontrer un petit garçon venu d'ailleurs... Le Petit Prince.

Dans ces carrières de pierre, la lumière danse sur les murs comme le vent dans le désert. On y parle d'amitié, de voyage, de regard posé autrement sur le monde. Des choses qui, finalement, ressemblent beaucoup à l'esprit motard. Si cette escapade vous parle, faites signe. Il suffit parfois d'un pas... ou d'un coup de démarreur... pour partir à la rencontre d'un autre monde.

JUIN

Lundi 8 au mercredi 10 – Les Gorges du Cians et du Dalius.

Évadez-vous le temps d'un week-end.

Imaginez trois jours suspendus entre ciel et montagne, au cœur de paysages parmi les plus spectaculaires de la Côte d'Azur intérieure. Les Gorges du Cians, avec leurs parois de schistes rouges plongeant dans des eaux cristallines, offrent un décor unique où la nature a sculpté un véritable chef-d'œuvre.

En seulement 3 jours, offrez-vous une véritable parenthèse dépayssante à deux pas de la Méditerranée. Les Gorges du Cians sont une invitation au ressourcement, à l'aventure et à la contemplation. Alors, prêts à vivre ce voyage où chaque instant devient une carte postale ?

Mardi 30 juin – La route de la lavande.

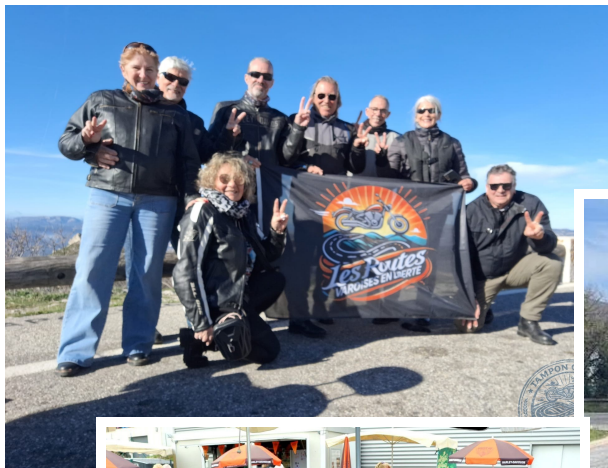
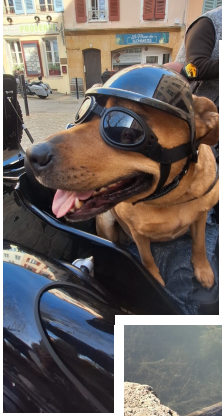
Envie de rouler au cœur de la Provence, au milieu des paysages les plus emblématiques du Sud ? Rejoignez-nous pour une balade moto exceptionnelle sur les routes de la lavande, entre champs parfumés, villages perchés et panoramas à couper le souffle.

Retrouver en ligne notre calendrier 2026 dans son intégralité.



CONSTELLATION D'INSTANTS.

Un pêle-mêle de moments suspendus.



JUSTE AU CAS OÙ.

Libre de rouler, Libre d'adhérer.

Quelques objets qui prolongent l'univers de Routes Varoises En Liberté, au-delà des routes et des kilomètres.

Le **DRAPEAU**, en fait partie. Il est proposé librement, sans attente, sans obligation. Il accompagne le projet dans son évolution, mais n'en est ni la clé, ni le symbole d'appartenance.

La route se vit avant tout sur l'asphalte, dans l'échange et le partage. Le reste n'est qu'une possibilité, laissée à l'appréciation de chacun.



Scanner ce QRCode pour obtenir un drapeau.



ILS ONT ROULÉ AVEC NOUS.

CRÉDIT PHOTOGRAPHIQUES

Pierre Formosa.
Claudie Bontems.
Constellation d'Instant – 28 – La Team RVEL..

TEXTES

En couverture – 1 – Pierre Formosa.
Édito – 3 – Pierre Formosa.
Sommaire – 6 – Claudie Bontems. & Pierre Formosa.
Découvrir – 7 – Pierre Formosa.
Écho du Paddock – 8 – Pierre Formosa.
Commissaire de piste au circuit Pau Ricard – 9 – Pierre Formosa.
Interview – 12 – Pierre Formosa.
Clé de 14 – 15 – Pierre Formosa.
Essai : Middland BT Talk – 16 – Pierre Formosa.
Essai : Fire Maple à gaz – 17 – Thierry Pichard.
Virage Gourmand – 19 – Pierre Formosa.
La Touche Féminine – 20 – Claudie Bontems.
Au Fil des Bornes – 22 – Pierre Formosa.
Le Var à Moto – 24 – Pierre Formosa.
Sortie, l'ascension du Mont Faron – 25 – Claudie Bontems / Pierre Formosa.
Sortie, la fête du citron à Menton – 27 – Claudie Bontems / Pierre Formosa.
Musique – 29 – Pierre Formosa.
Agenda – 30 – RVEL.
Constellation d'instant – 31 – La Team RVEL.
Juste au cas où – 32 – RVEL.
Ils ont roulé avec nous – 33 – RVEL.
À vous de jouer – 34 – RVEL.



Et maintenant À vous de jouer.

Les routes ne s'arrêtent jamais vraiment.

Elles se prolongent dans les discussions, les souvenirs, les débats passionnés au coin d'un café, les idées griffonnées sur un coin de table ou les messages envoyés tard le soir après une belle virée.

« *Les Routes Varoises En Liberté* », ce n'est pas seulement un magazine.

C'est une voix collective, un regard partagé sur la moto, le territoire, la liberté et tout ce qui fait battre le cœur des motardes et motards, pilotes et passagers(ères) d'ici et d'ailleurs.

Vous avez un « **coup de cœur** » à partager ?

Une route magique, une rencontre marquante, un lieu qui mérite le détour ?

Un « **coup de gueule** » à pousser, parce que certaines choses méritent d'être dites ?

Une remarque, une idée, une envie de participer au prochain numéro ? Des photos ?

Parce que la route se vit aussi au féminin, une rubrique entière vous est dédiée.

« **La Touche Féminine** » est ouverte à toutes les motardes, pilotes et passagères, qui souhaitent prendre la parole, raconter, questionner, bousculer ou simplement partager leur vision de la moto.

Virées, compétitions, mécanique, engagements, regards personnels ou récits bruts...

Ici, pas de filtre, pas de format imposé. **Ces colonnes sont les vôtres.**

Faites-nous signe.

Écrivez-nous. Interpellez-nous. Provoquez la discussion.

Ce magazine avance grâce à vous, à vos retours, à votre passion et à votre liberté de ton.

La prochaine page pourrait bien être la vôtre.

À très vite,

sur la route... ou entre ces lignes.

contact@labelledemilwaukee.com

