

REFERENTIEL



**FIREFIGHTERS
FRANCE**

Si je t'appelle

Frère

c'est parce que

tu as gagné

mon

RESPECT



SOMMAIRE

- 1. HISTORIQUE WFMC ET DES MC**
- 2. LE WFMC DANS LE MONDE MC**
- 3. IMPLANTATION GEOGRAPHIQUE**
- 4. ORGANIGRAMME**
- 5. FONCTIONS ET APPELATIONS**
- 6. GUIDE & AIDE A LA DECISION**
- 7. PORT DES COULEURS**
- 8. LE WFMC SUR LA ROUTE**

1. HISTORIQUE du WPMC et des MC

Le Wind & Fire MC est un Moto-Club International regroupant des sapeurs-pompiers et membres associés roulant sur Harley-Davidson.

Ce Moto-Club est composé de plus de 4 500 membres et de près de 200 Chapters, répartis dans 53 Etats et 20 Pays.

Le but de ce M.C est d'organiser ou de participer à des rencontres, promenades, ainsi que des actions au

Profit d'œuvres caritatives destinées en priorité aux enfants. Le Wind & Fire M.C a été fondé en 1991 à Santa Barbara en Californie aux Etats Unis par **JERRY EIBERT**, permettant la création du 1er chapter : " **SANTA BARBARA CHAPTER** " le 18 décembre 1991.



Jerry Eibert

Founder

En France, sous le N° # 68, le 1er chapter Wind & Fire M.C est officiellement créé au début de l'année 2002, venant ainsi compléter les Chapters Européens au nombre de 6 à l'époque.

Depuis, afin de faire face au nombre de membres sans cesse croissant, une association nationale à but non lucratif a été créée sous la dénomination : Wind & Fire MC Firefighters France, permettant de regrouper sous un même rocker plus de 100 membres, répartis à ce jour dans 10 chapters ayant pour nom :

<i>OCCITANIE # 136</i>	<i>NORD AQUITAINE #139</i>
<i>NORMANDY COAST # 140</i>	<i>EAST ZONE #141</i>
<i>RHONE ALPES # 149</i>	<i>PROVENCE #157</i>
<i>BOUGNAT # 158</i>	<i>ATLANTIC COAST #166</i>
<i>EUSKADI-BIARN # 171</i>	<i>HAUTS DE FRANCE #193</i>

Le Wind & Fire M.C Firefighters France regroupe des Sapeurs-Pompiers actifs ou retraités, civils, militaires ou privés, des sapeurs forestiers accompagnés de membres associés roulant sur Harley Davidson, ayant plaisir à se rencontrer et à rouler ensemble à travers la France entière et dans les autres Pays Européens.

Les nombreux Centres de Secours permettent à l'ensemble des membres de sillonner la France entière, et même au-delà de nos frontières. La passion, le respect, la solidarité, la convivialité et l'entraide soulignent l'état d'esprit du Wind & Fire M.C Firefighters France déjà bien forgé par notre devise : « SAUVER ou PERIR »

Il est à noter que le Wind & Fire M.C Firefighters France **ne revendique aucune territorialité et n'est support d'aucun Club Motocyclistes ou autre organisation.**

Notre façon d'être basée avant tout sur le respect, notre engagement, notre solidarité et notre neutralité propres à notre corporation, se manifestent bien au-delà des idéaux et des convictions particulières à chacun.

A ce titre, les propos de JERRY EIBERT, Sapeur-Pompier fondateur du Wind & Fire M.C sont :

«...*Our job is no war, no politic.....but saving lives...* »

Après la deuxième guerre mondiale, les soldats américains, passionnés de moto, qui avaient alors perdu tout repère à la fin de la guerre et qui souhaitent retrouver l'esprit d'aventure, de liberté et de camaraderie qu'ils ont connu durant le conflit, se sont regroupés en clubs " MC " avec un système de fonctionnement militaire, d'où l'importance du port des

" couleurs " assimilé à un uniforme et une hiérarchie rappelant celle des militaires. Ils s'organisent alors en diverses bandes, les motos de légende (les Harley-Davidson et les Indians) symbolisant alors cette recherche de liberté. Ils ont "échangé leurs ailes contre des roues"

Leur état d'esprit et leur façon de vivre n'étant pas sur la même ligne de conduite des motards affiliés à l'AMA (Américan Motorcycle Association), association beaucoup plus en corrélation moralement avec une Amérique encore puritaine.

C'est le 4 juillet 1947, à Hollister en Californie, qu'une page importante de la culture " Biker " s'est tournée. Ce jour-là, le club local de moto et l'association des vétérans organisent, justement pour la Fête Nationale, un concours de motos avec différentes épreuves. Près de 4.000 passionnés se donnent alors rendez-vous dans cette petite ville. Quelques 500 motards provoquent de nombreux débordements (courses en pleine rue, violations quasi-systématiques du code de la route, jets de bouteilles, beuveries,) donnant lieu à quelques arrestations par les 7 policiers locaux, trop peu nombreux. Une délégation de motards se rend au poste de police pour exiger la libération de leurs " frères " : le refus des policiers sera le signal des émeutes. Celles-ci durent jusqu'au 6 juillet où un détachement de 32 hommes de la Garde Nationale venu en renfort met fin aux exactions (il faudra toutefois quelques tirs de gaz lacrymogène). Il y a en tout 50 blessés et une centaine d'arrestations. **l'A.M.A. affirme**, par la voix de son Président, **que 99% des adeptes de la moto sont des gens honnêtes**. Immédiatement, par défi, les membres des gangs de motards adoptent le sigle " 1% " et se définissent " un-pourcentistes ". C'est l'acte de naissance officiel des gangs de motards.

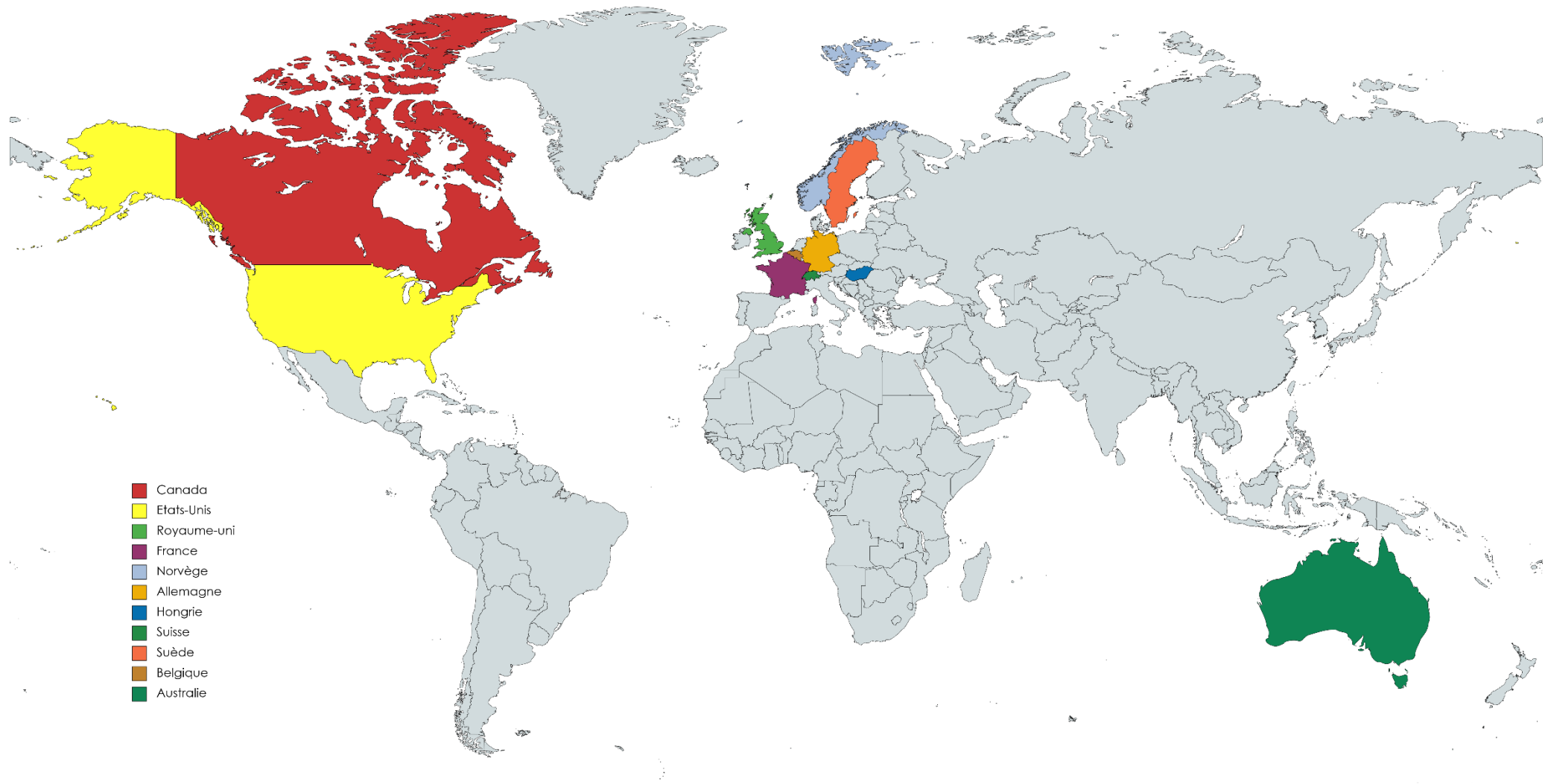
2. LE WFMC DANS LE MONDE MC

Dans le milieu « Biker » le seul fait d'arborer le sigle « MC » impose à un club, soit de rentrer en conflit avec un club majeur 1% (Hells Angels ou Bandidos pour la France), soit de choisir et « servir » un de ces clubs.

Le Wind and and Fire MC est reconnu et respecté aussi bien sur le plan national qu'international, tant par le nombre de ses membres que par la corporation qu'il représente. Nous sommes acceptés en tant que club MC « neutre » à part entière. **Nous avons néanmoins un devoir d'exemplarité dans notre comportement, le port de nos couleurs et nos propos, chose qui nous est coutumière au quotidien dans le port de nos uniformes professionnels.**

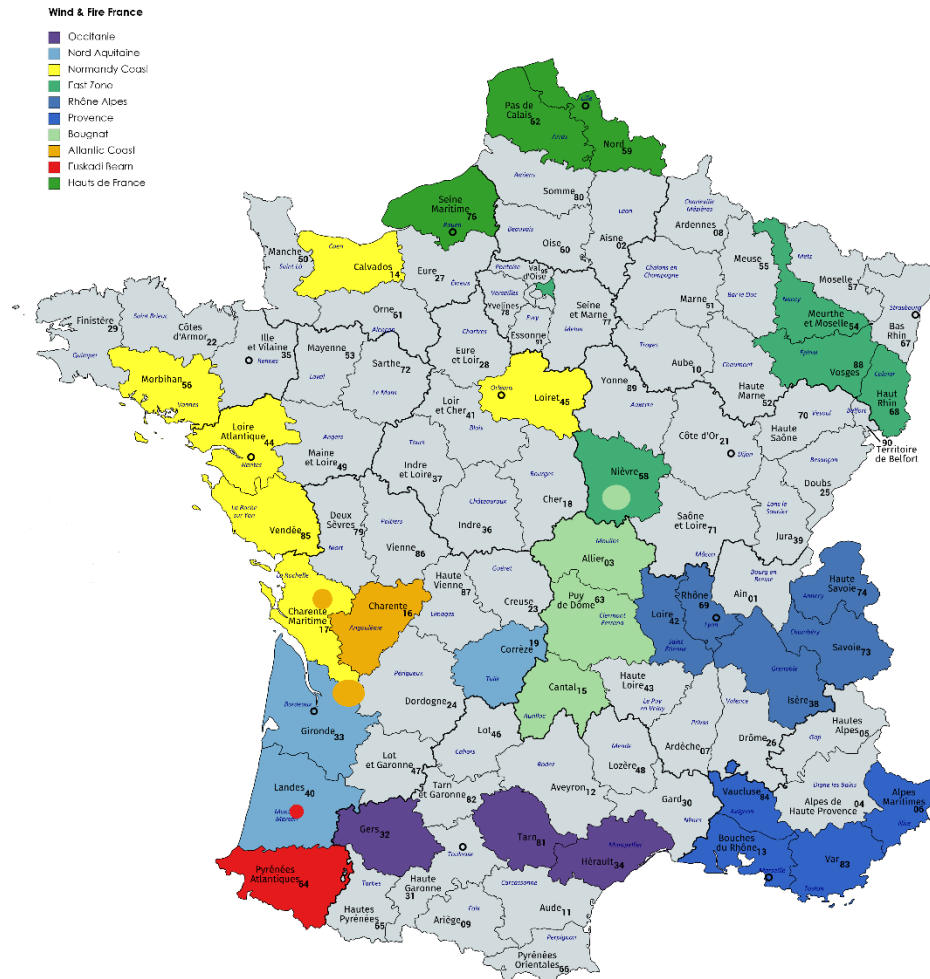
Il est important, comme dans notre profession, d'avoir un devoir de réserve vis à vis de n'importe quel tiers qui tenterait, comme il arrive fréquemment, de savoir si vous avez un éventuel penchant vis à vis d'un club « 1% ». Ce sont souvent les petits clubs « satellites » (supports 1%) qui cherchent, souvent par envie ou jalousie, à vous mettre en « porte à faux » vis à vis des rouges et blancs (HAMC) ou des rouges et jaunes (BMC).

2. IMPLANTATION GEOGRAPHIQUE



IMPLANTATION DES CHAPTERS

Wind & Fire MC Firefighters France



4.ORGANIGRAMMES

Organigramme Wind & Fire MC

PRESIDENT WPMC



John BERGSTROM

VICE PRESIDENT



Barry LEDERER

BOARD MEMBERS - Réfèrent EUROPE

FRANCE



Gilles MASSONI

BELGIQUE



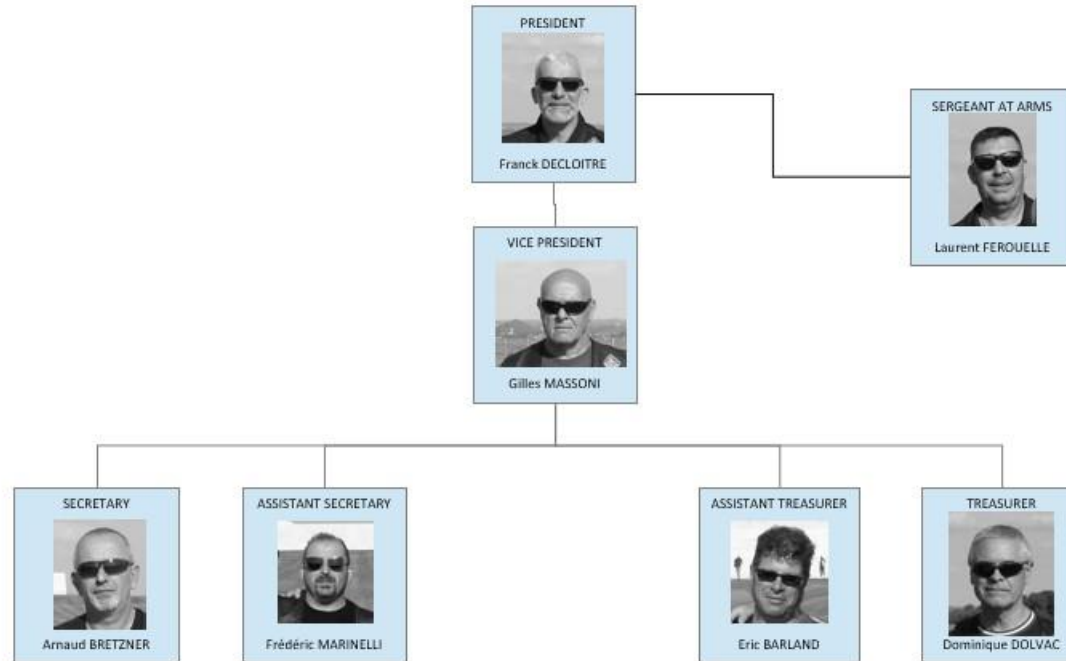
Vincent VANNESTE

SUISSE

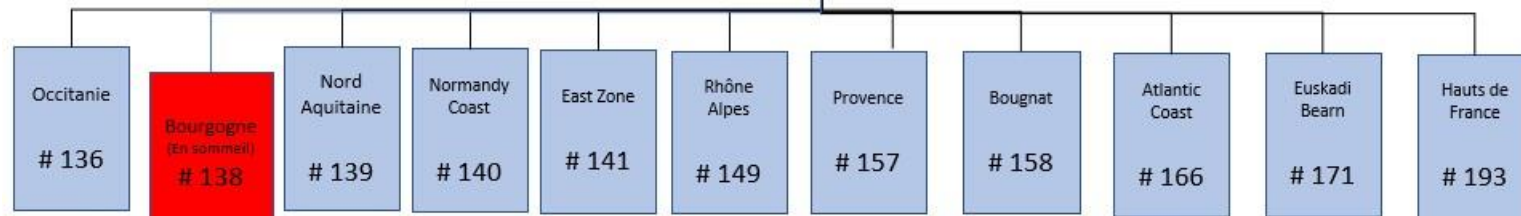


Stéphane CHUAT

Organigramme Wind & Fire MC Firefighters France



Chapters affiliés



5. FONCTIONS ET APPELATIONS

A. BOARD MEMBER Référent EUROPEEN :

Au nombre de trois, désignés par le Board Director International, ils ont en charge les relations entre les instances US et les chapters Européens. Leurs principales missions au sein de vieux continent sont :

- L'harmonisation du fonctionnement du WFMC en Europe,
- Le règlement des conflits au sein de chaque pays.
- La diffusion d'informations émanant des instances US

B. Bureau National :

Composé de 6 membres, il gère le Wind & Fire MC Firefighters France selon les modalités définies dans les Statuts et le Règlement Intérieur.

C. Sergent d'armes National

Désigné par le Président National, il a une très bonne connaissance du milieu MC et 1%

Celui-ci n'a qu'un rôle consultatif au sein du bureau national.

Son atout principal doit être de savoir se faire respecter. Il est chargé de faire respecter la discipline au sein de l'association nationale et de proposer au président des solutions aux problèmes potentiels ou avérés dans les chapters affiliés, indépendants ou avec les autres clubs extérieurs. Il veille à la bonne application du règlement intérieur, de l'uniformité des gilets (ou jackets) et de la bonne marche du groupe sur la route durant les runs. Il donne aux sergents d'armes des chapitres les directives pour prolonger sa mission dans les diverses sections régionales.

D. Board Director

Composé du Bureau National et des Chapters Présidents

Il est organisé par chacun des chapters, à tour de rôle, et se réunit une fois par an afin que les cadres du WPMC FF discutent des grandes lignes du club à venir ou les difficultés rencontrées au cours de l'année, ils travaillent sur les améliorations à apporter éventuellement pour le bien-être de l'association et de ses membres.

E. Chapters (chapters) :

Chapter Président : il dirige le chapitre et le représente au niveau régional. Au sein d'un important Chapter, il peut être assisté d'un adjoint ou d'un « Vice-Président ».

Sergent d'armes : a le même rôle que le National mais au niveau du chapitre.

Road Captain : Il est chargé d'étudier les parcours du convoi sur route afin d'optimiser les déplacements, il est alors le « meneur », prend la tête et dirige les « SAFETY⁽¹⁾ » pour garantir la sécurité sur route. C'est lui seul qui prendra l'initiative de saluer ou répondre aux motards croisés, il représente l'ensemble des membres en formation. En cas d'absence de celui-ci ou pour une meilleure connaissance de l'itinéraire, un autre membre expérimenté peut être désigné par le Président du chapitre pour prendre la place du « meneur ».

Membres « Hangarounds » : Non-inscrits officiellement au WPMC FF ou World, ils ne portent qu'un patch rectangulaire sur la poitrine côté droit avec le nom du Chapter auquel ils sont rattachés. Ils ne participent pas aux réunions du Chapter ou du National. Ils sont là pour côtoyer les membres du WPMC afin de s'imprégner de l'esprit et des valeurs du club afin de savoir, durant cette première année, si l'aventure mérite d'être poursuivie ou pas, et ce, valant pour les deux parties.

Membres « Prospects » : portent les couleurs du club sur la poitrine ainsi que le Roker « FIREFIGHTER FRANCE » qui ne pourra être remis qu'à l'occasion d'une assemblée générale devant l'ensemble des autres membres par le Président National ou son représentant. Ils ont au minimum un an d'ancienneté (Période « Hangaround ») avant de recevoir ces patches. Pour intégrer la prospection, ils doivent eux aussi se soumettre à l'**unanimité** du vote des « Full-Patches » du chapitre. Ils sont inscrits officiellement au WPMC FF (France) et WPMC World. C'est la période « d'apprentissage » durant laquelle ce membre pourra s'enrichir de l'histoire et de la culture aussi bien WPMC que MC en général

Membres « Full-Patches » : Portent la totalité des patches du WPMC ; avec le Chapter Président et le sergent d'armes ils sont les cadres du chapitre. Ils ont, au niveau MC, un rôle de conseillers et d'assistants. Pour atteindre ce statut ils doivent prétendre à au moins un an de « Prospect » et ce, après vote à l'**unanimité** des autres membres « Full-Patches ». La Maltese et Roker « FIREFIGHTER FRANCE » ne peuvent être remis qu'à l'occasion d'une assemblée générale devant l'ensemble des autres membres par le Président National ou son représentant.

Membres « Associates Members »: Sapeurs-pompiers civils, militaires, privés, forestiers inactifs ou retraités. Les membres de la famille proche d'un Full Patch peuvent prétendre être associate member s'ils remplissent les conditions inscrites dans le règlement intérieur.

Membres « Retired »: Le Patch de poitrine « RETIRED » est attribué à un membre FULL-PATCH ne pouvant plus se déplacer à moto sur de longues distances pour des raisons de santé mais restant officiellement membre du WPMC.

(1) *SAFETY* : Membre expérimenté qui roule en solo et qui va s'occuper de la bonne marche et de la sécurité du convoi sous les ordres du Road Captain ou du meneur.

6. GUIDE & AIDE A LA DECISION :

Un document annexe permet de guider les présidents de chapters ou tout autre membre du Wind & Fire MC Firefighters France sur les sujets suivants :

- Recruter un hangaround
- Valider un hangaround en Prospect
- Valider un Prospect en Full-Patch
- Recruter un Associate Member
- Demande de mise en sommeil d'un membre
- Démission d'un membre
- Changement de chapitre d'un membre
- Commander des Patches, Rockers, Diamants, ...
- Le WPMC Firefighters France sur le Web

7. PORT DES COULEURS

Les couleurs sont le signe de reconnaissance pour les personnes extérieures au club comme en interne entre les membres, elles représentent la fraternité à laquelle vous appartenez. D'un simple coup d'œil, il est aisé de reconnaître, la couleur du Wind & Fire MC, le pays d'origine, le chapter d'appartenance, voir la fonction et l'ancienneté (professionnelle) pour certains.

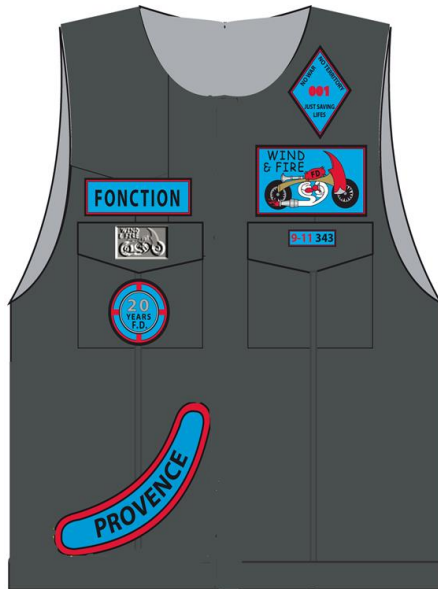
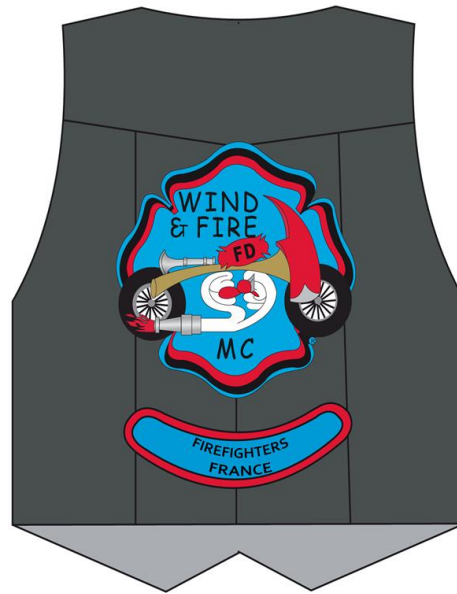
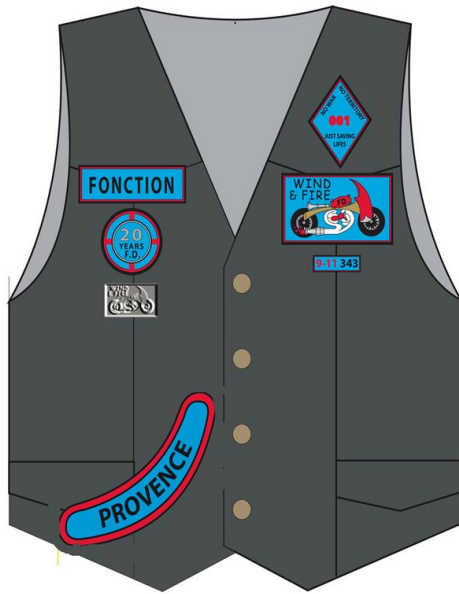
Cousues sur un gilet de couleur sombre, elles se portent comme un uniforme avec respect, fierté et honneur. De même que votre uniforme professionnel, il y a des codes et des emplacements spécifiques, elles ne sont pas cousues au hasard n'importe comment, mais bien suivant une charte. Vous n'imaginez pas un seul instant rajouter des patchs ou des insignes sur votre treillis pompier, ou coudre des patchs rappelant vos diverses interventions passées, il en ait de même pour votre gilet, le minimum requis est le bienvenu.

Le membre doit avoir une attitude respectueuse et digne lorsqu'il porte ses couleurs. Il ne les porte pas sur ou dans un véhicule autre que sa HD, il les ôte le temps du trajet et les revêt à l'arrivée.

7.1. BUREAU NATIONAL



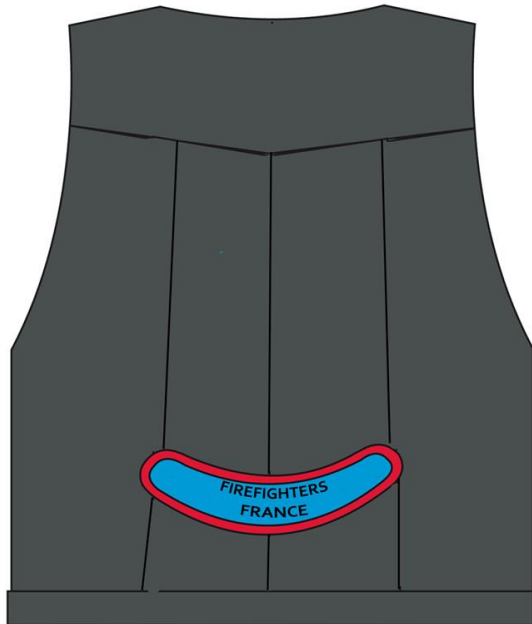
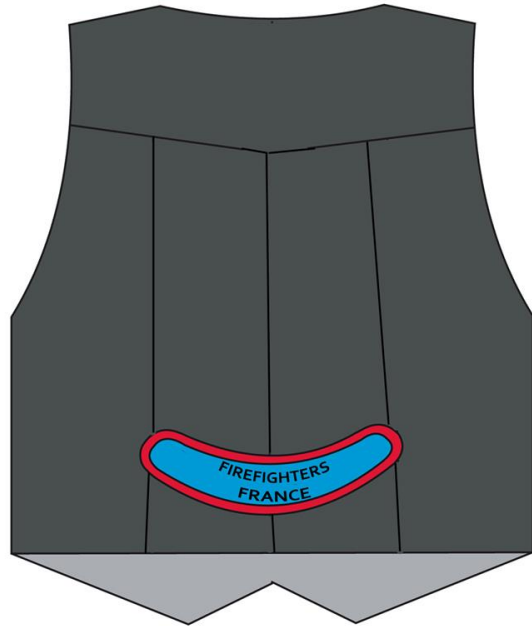
7.2 FULL-PATCHS CHAPTERS AFFILIES



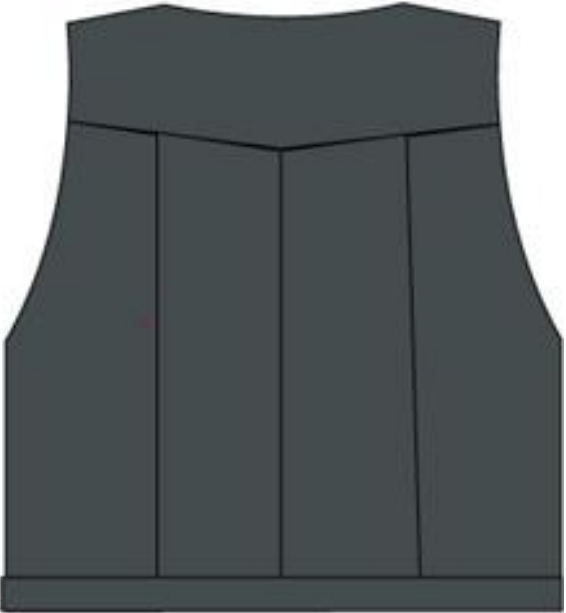
7.3 ASSOCIATE MEMBER



7.4 PROSPECT CHAPTERS AFFILIES



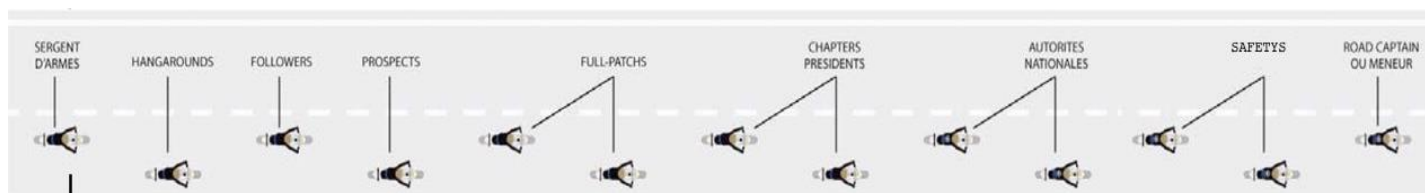
7.5 HANGAROUNDS



8. LE WFMC SUR ROUTE

8.1. LA FORMATION :

Comme indiqué précédemment dans la rubrique « Fonctions », c'est le Road Captain qui endosse le rôle de meneur et prend la tête du convoi devant à gauche, puis viennent les « SAFETY » suivi des autorités nationales. Se situent ensuite derrière eux, les Chapters Présidents, suivies des full-patchs puis des prospects qui précèdent eux les Followers suivis des Hangarounds. Le convoi se termine par la présence du Sergent d'armes qui se placera à gauche sur la chaussée afin de surveiller d'éventuels problèmes ou incidents dans le convoi durant le parcours. Ce dernier pourra être remplacé au besoin par un full-patch expérimenté. Les autorités nationales pourront désigner le Chapter Président du chapitre géographiquement concerné pour prendre place derrière son Road Captain dans son secteur.

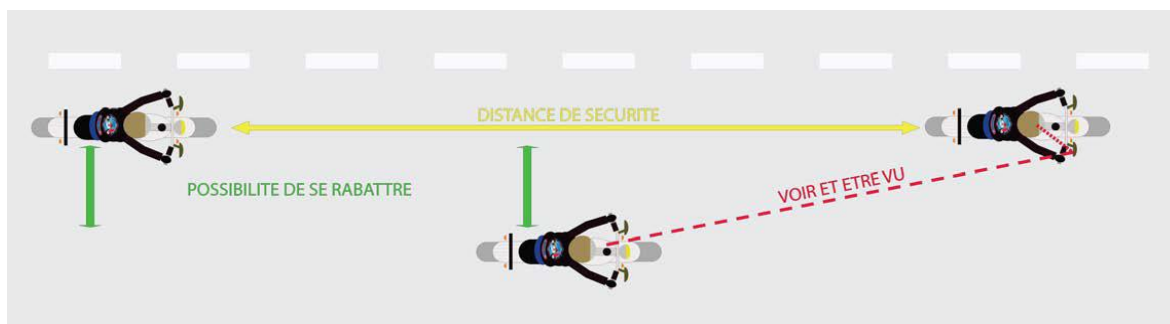


8.2. POSITIONNEMENT SUR LA VOIE :

La position la plus adaptée sur route et la plus utilisée est la formation dite en

« QUINCONCE »

Elle permet une meilleure visibilité vers l'avant, un couloir de vision central qui permet à chaque membre de voir loin, une possibilité de se rabattre vers le centre de la voie et la meilleure façon d'être vu par le membre qui nous précède. Faites en sorte de voir le visage de votre prédécesseur dans son rétroviseur est le moyen le plus sûr de savoir qu'il vous voit.



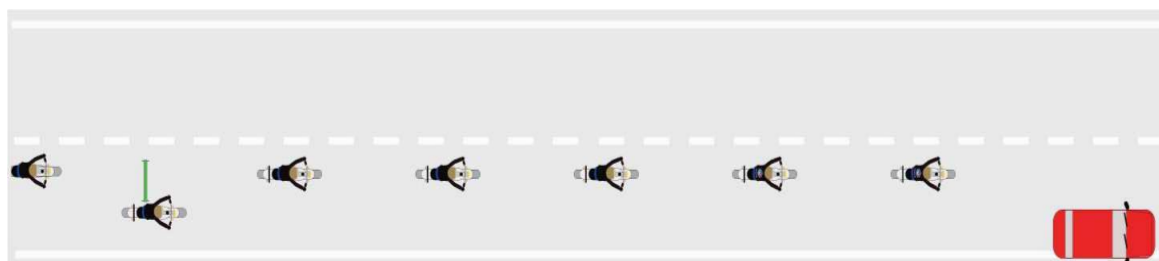
Il est bien évident que dans les courbes les membres situés à l'extérieur restent collés le plus possible dans leur couloir afin de ne pas couper la trajectoire et devenir un danger pour un des membres situé à leur côté.



Il arrive que le convoi rencontre un obstacle ou une éventuelle réduction de voie, le Road Captain ou le meneur fait alors ce geste pour avertir les suivants de passer en formation dite :

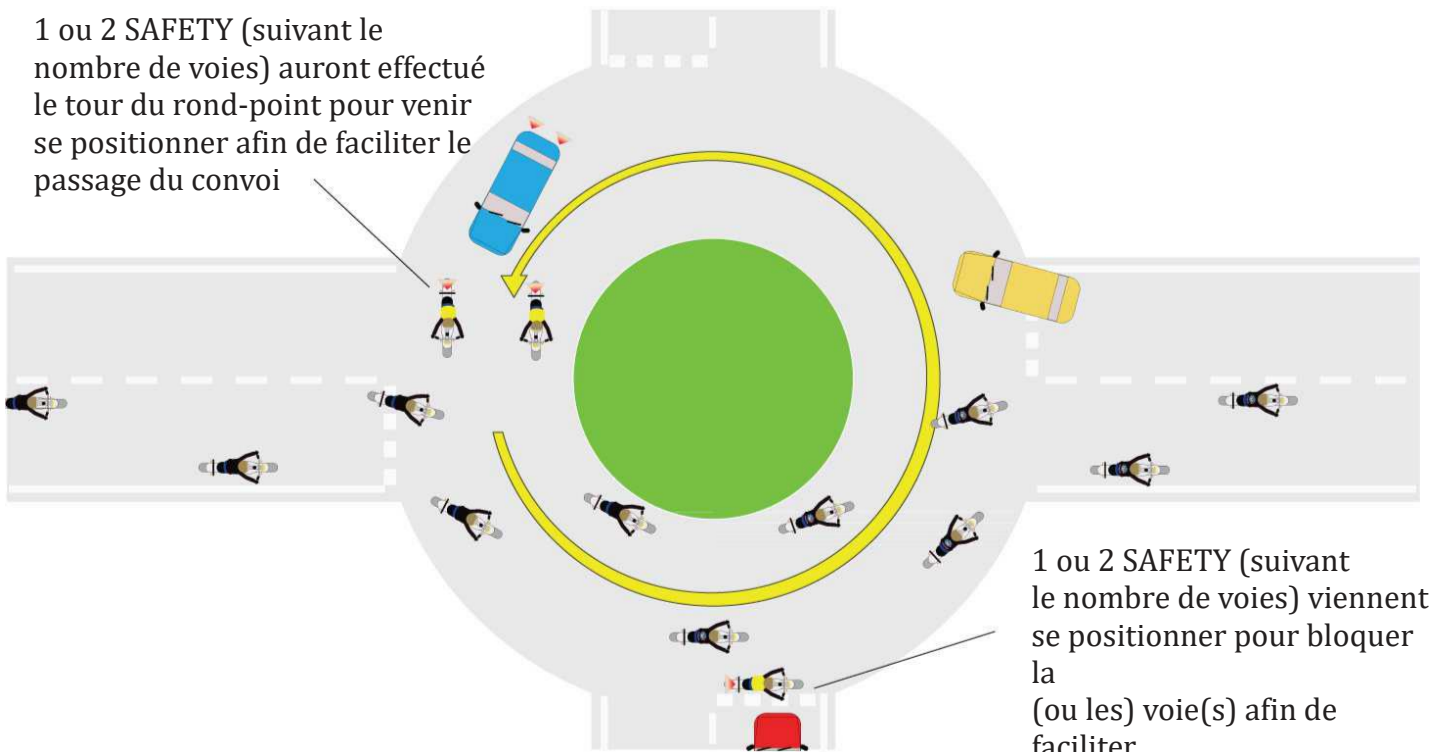
« **FILE INDIENNE** » :

Les autres membres répètent alors le geste pour avertir également les suivants afin que tout le monde adopte la formation demandée :



Pour les runs avec grand un nombre de membres il sera mis en place les « SAFETY », ces derniers, sous les ordres du « ROAD CAPTAIN » ou du MENEUR, iront en éclaireurs s'assurer de la bonne fluidité de la balade. Sans se mettre en danger bien évidemment, ils sont toujours équipés de gilets fluorescents.

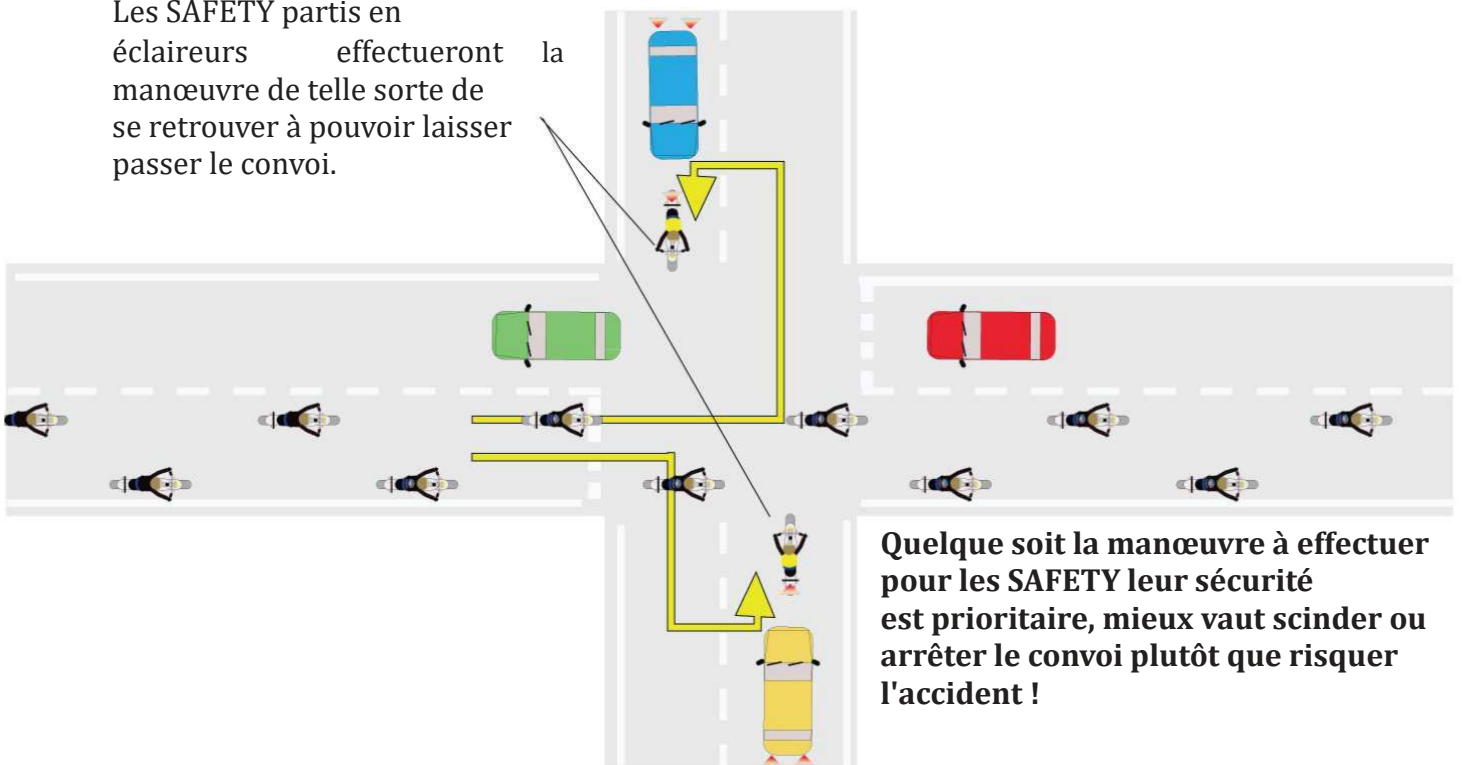
1 ou 2 SAFETY (suivant le nombre de voies) auront effectué le tour du rond-point pour venir se positionner afin de faciliter le passage du convoi



1 ou 2 SAFETY (suivant le nombre de voies) viennent se positionner pour bloquer la (ou les) voie(s) afin de faciliter le passage du convoi

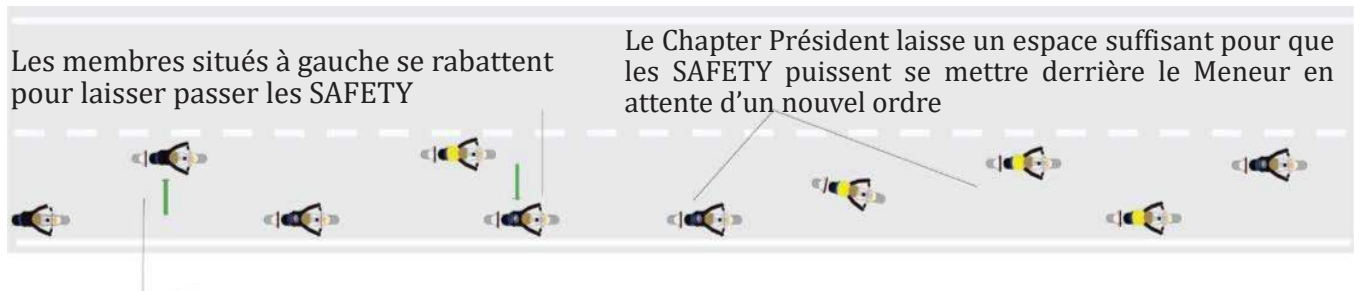
Lors de passage de croisements entre deux voies, la manœuvre est quelque peu similaire :

Les SAFETY partis en éclaireurs effectueront la manœuvre de telle sorte de se retrouver à pouvoir laisser passer le convoi.



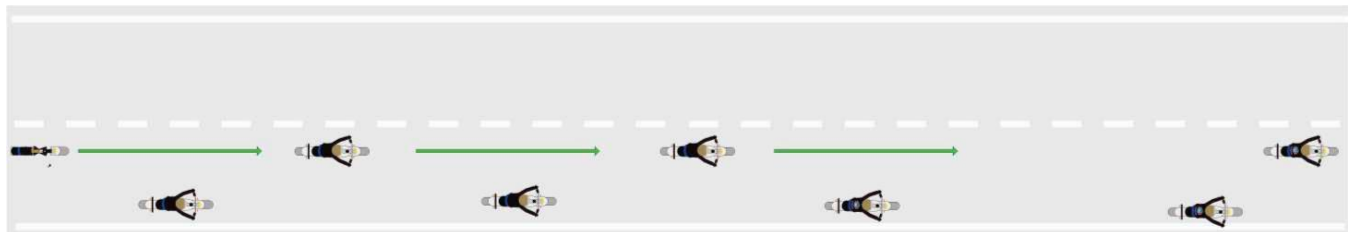
Quelque soit la manœuvre à effectuer pour les SAFETY leur sécurité est prioritaire, mieux vaut scinder ou arrêter le convoi plutôt que risquer l'accident !

Les SAFETY vont avoir un travail intense tout au long du Run, il va leur falloir remonter le convoi afin de le doubler pour aller à nouveau sécuriser un croisement, soyez attentif, surveillez sans arrêt votre rétroviseur et rabattez-vous de façon à leur faciliter à votre tour le passage.



Une fois les SAFETY passés, les membres situés au départ côté gauche se remettent à leur position initiale

Il arrive pendant la formation en quinconce, qu'on se retrouve avec deux membres se suivant l'un derrière l'autre dans la même file, **en aucun cas l'un des deux ne doit passer de gauche à droite ou vice versa**, cela obligerait l'opération à se répéter en cascade jusqu'à la fin du convoi et pourrait devenir catastrophique, il faut que la file concernée par un manque coulisse d'un cran en avant.



Autres gestes à connaître et à répercuter vers l'arrière lors des déplacements :

ATTENTION OBSTACLE AU SOL
(dos d'âne, nid de poule, etc.)



ARRÊT DU CONVOI
(feu rouge, incident, etc.)

