

# Les 12 fiches du Permis Moto



Les 12  
fiches



Les 12  
vérifs



Le Jeu



2014/2015.  
(France)

~A fine LostCantina Prod.~

**Gildas Ribot**



CE DOCUMENT EST GRATUIT ET LE RESTERA !

Voici [les conditions d'utilisation de ce PDF](#) (qui est ouvert et éditable) que j'ai placé en licence [CreativeCommon](#)

Bon permis moto !

Motard de la couverture : Gildas Ribot janvier 2015



# Remerciements à:

SAVE A HORSE  
RIDE A BIKER

LOUD PIPES  
SAVE LIVES

RIDE NO FASTER THAN YOUR  
GUARDIAN ANGEL CAN FLY

Only A Biker Knows  
Why A Dog  
Sticks His Head  
Out Of A Car Window!

- Sophie Kaya, Lisa Ribot
- [Philippe Monneret](#) pour sa patience et sa passion
- [Yohann Champion](#) pour sa patience et sa passion ( Merci beaucoup ;-)
- [Eric Hecker](#)
- [Cédric K](#) pour son soutien moral

WHEN I WANT YOUR OPINION  
I'LL REMOVE THE DUCT TAPE

BIKES DON'T LEAK OIL  
THEY MARK THEIR  
TERRITORY

SOME NEED THERAPY  
I HAVE  
MY MOTORCYCLE

Hard, Tight & Fast  
The Only  
Way to Ride

MOTORCYCLES  
HELPING UGLY PEOPLE  
HAVE SEX SINCE 1903

ARE WE GOING TO RIDE  
OR ARE WE GOING TO  
DICK AROUND ALL DAY?

IF IT WORKS  
DON'T FIX IT

Cleverly Disguised  
as a responsible adult

SUFFERING FROM  
CRS  
CAN'T REMEMBER SHIT

THE VOICES IN MY HEAD  
MAY NOT BE REAL BUT  
THEY HAVE SOME GOOD IDEAS

I WAS BORN FREE  
NOW I'M EXPENSIVE

I'M LOST  
PLEASE  
TAKE ME  
HOME  
WITH YOU

Hell Was Full  
So I Came Back

BEFORE YOU ASK  
THE ANSWER IS NO!

HUNG LIKE EINSTEIN  
SMART AS A HORSE

## Je remercie aussi :

Internet : cliquez sur les images pour les liens et articles, vidéos !

- les motards allumés sur Twitter : [@bastiaisi](#) [@Tensibai](#) [@Motardie](#) [@ZeMotardConnard](#) et tout le reste de ma TL,
- [MissingLnk](#) pour ses fringues de biker strictement inmettable en France, (et merde :')) )



OF COURSE I TALK  
TO MYSELF, SOMETIMES  
I NEED EXPERT ADVICE

BURN OUT  
SYNDROM

LET'S GET  
DRUNK, NAKED,  
& WRECK SHIT

*Je vous demande aussi pardon pour  
tout ce qui va suivre et votre plus grande  
mansuétude pour le reste....*



ARGH ! UN INTRUS !

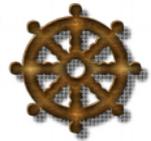


I'M NOT SAYING YOU'RE UGLY  
YOU'RE JUST 8 BEERS  
AWAY FROM BEING MY TYPE

GUNS DON'T  
KILL PEOPLE  
PEOPLE WITH  
CELL PHONES DO

## Introduction

Astuce : cliquez sur cette roue de bateau pour aller aux fiches directement → ↻



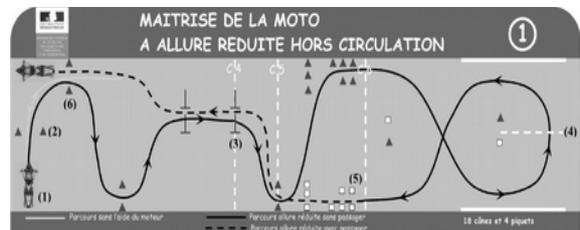
# *J'avoue.*

## *Je ne me suis pas foulé.*

Les 12 fiches sont extraites directement du Journal Officiel

**Cliquez sur l'image pour retrouver les épreuves du plateau sur le JO :**

- Avec pleins de cônes à renverser et pleins de flèches



**Cliquez sur Poutine pour les 12 fiches sur le JO français: (p19 annexe 2)**

- Poutine a appris pas cœur ses 12 fiches moto et est devenu grâce à ça président de la Russie et a une belle moto à trois roues éclairées de rouge la nuit.

Ça vous fait pas envie ? Non ? Ok...



Il y a même un loto pour tirer des fiches au hasard pour la révision finale ! → ↻



**La méthode de mémorisation que je vous propose est visuelle :**



La fameuse technique mémotechnique éprouvée de « l'homme saoul. »

Des trous noirs à compléter !

Ce document est interactif !

Cliquez un peu partout,  
vous serez surpris

Bonne lecture à vous !  
Gildas RIBOT.



**Les 12 fiches à développer (cliquez pour être téléporté à la bonne page):**

<p style="text-align: center;"><b>Fiche 1 :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <a href="#">Le risque routier moto/comportement en présence d'un accident :</a></li> <li>2. <a href="#">Le risque routier moto.</a></li> <li>3. <a href="#">Les accidents mortels à moto.</a></li> <li>4. <a href="#">Gravité.</a></li> <li>5. <a href="#">Comportement en présence d'un accident.</a></li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b>Fiche 2 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Cas d'accidents les plus caractéristiques :</a></li> <li>• <a href="#">Accidents en collision.</a></li> <li>• <a href="#">Les plus caractéristiques.</a></li> <li>• <a href="#">Accidents en solo.</a></li> <li>• <a href="#">Les plus caractéristiques.</a></li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Fiche 3 :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <a href="#">Les facteurs de risque à moto :</a></li> <li>2. <a href="#">Les facteurs de risque.</a></li> <li>3. <a href="#">Les facteurs aggravants.</a></li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b>Fiche 4 :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <a href="#">Prise de conscience des risques :</a></li> <li>2. <a href="#">Les profils types de motocyclistes</a></li> <li>3. <a href="#">La conduite prudente.</a></li> <li>4. <a href="#">La conduite à risque.</a></li> </ol>
<p style="text-align: center;"><b>Fiche 5 :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <a href="#">La conduite préventive :</a></li> <li>2. <a href="#">Anticipation.</a></li> <li>3. <a href="#">Adaptation de la vitesse.</a></li> <li>4. <a href="#">Voir et être vu.</a></li> <li>5. <a href="#">Respect des distances de sécurité.</a></li> <li>6. <a href="#">Savoir freiner.</a></li> <li>7. <a href="#">La manœuvre d'évitement.</a></li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b>Fiche 6 :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <a href="#">L'équipement :</a></li> <li>2. <a href="#">Le casque.</a></li> <li>3. <a href="#">La tenue.</a></li> <li>4. <a href="#">Les gants et les chaussures.</a></li> </ol>
<p style="text-align: center;"><b>Fiche 7 :</b></p> <p>Les éléments mécaniques du motocycle liés à la sécurité</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <a href="#">Les pneumatiques.</a></li> <li>2. <a href="#">Les freins.</a></li> <li>3. <a href="#">Les feux.</a></li> <li>4. <a href="#">Les niveaux.</a></li> <li>5. <a href="#">Les modifications techniques.</a></li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b>Fiche 8 :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <a href="#">L'assurance :</a></li> <li>2. <a href="#">Les différents types :</a></li> <li>3. <a href="#">L'assurance obligatoire.</a></li> <li>4. <a href="#">Les assurances facultatives.</a></li> <li>5. <a href="#">Les conséquences d'un défaut d'assurance.</a></li> <li>6. <a href="#">Les cas de refus de payer par l'assureur.</a></li> </ol>
<p style="text-align: center;"><b>Fiche 9 :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <a href="#">L'alcool, les stupéfiants :</a></li> <li>2. <a href="#">L'alcool.</a></li> <li>3. <a href="#">L'alcoolémie.</a></li> <li>4. <a href="#">Les effets.</a></li> <li>5. <a href="#">Le cannabis.</a></li> <li>6. <a href="#">Les médicaments.</a></li> <li>7. <a href="#">Les sanctions.</a></li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b>Fiche 10 :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <a href="#">La fatigue, la route de nuit :</a></li> <li>2. <a href="#">La fatigue.</a></li> <li>3. <a href="#">La somnolence.</a></li> <li>4. <a href="#">Solutions.</a></li> <li>5. <a href="#">La route de nuit.</a></li> </ol>
<p style="text-align: center;"><b>Fiche 11 :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <a href="#">Vitesse et freinage :</a></li> <li>2. <a href="#">Vitesse en mètres par seconde.</a></li> <li>3. <a href="#">Le temps de réaction.</a></li> <li>4. <a href="#">L'énergie cinétique.</a></li> <li>5. <a href="#">La distance de freinage.</a></li> <li>6. <a href="#">Les distances d'arrêt et la vitesse.</a></li> <li>7. <a href="#">Freinage et réaction de la moto.</a></li> <li>8. <a href="#">Freinage et dérapage.</a></li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b>Fiche 12 :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <a href="#">Stabilité et trajectoire :</a></li> <li>2. <a href="#">L'effet gyroscopique.</a></li> <li>3. <a href="#">Le contre-braquage.</a></li> <li>4. <a href="#">La force centrifuge.</a></li> <li>5. <a href="#">L'évitement.</a></li> <li>6. <a href="#">Les virages à moto.</a></li> <li>7. <a href="#">Les éléments de réponse.</a></li> </ol>



## Avertissement légal

**BONUS ! Les fiches des vérifs motos synthétiques sont ici ==>**



## AVERTISSEMENT

Les éléments de réponses proposés dans ce document ont pour but de permettre aux inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, aux formateurs et aux candidats de situer le niveau de connaissances exigé.

En aucun cas il n'est demandé aux candidats d'être en mesure de restituer « par cœur » le contenu de ce guide.

En effet, il est rappelé que l'objet de cette épreuve est de vérifier que le candidat a bien compris, par exemple, l'intérêt de telle réglementation ou l'importance de telle mesure de sécurité routière concernant le comportement des usagers de la route.

C'est la raison pour laquelle, les formateurs ne doivent pas se contenter d'établir leur programme de formation en fonction de ce seul document, mais d'enseigner aux candidats le maximum de connaissances en vue d'un comportement sûr et responsable sur la route, tant pour leur propre sécurité que celle des autres usagers.



# Fiche 1

## Fiche 1 :

Le risque routier moto/comportement en présence d'un accident :

1. Le risque routier moto.
2. Les accidents mortels à moto.
3. Gravité.
4. Comportement en présence d'un accident.

## 1-Le risque routier à moto

### Les motocyclistes :

- moins de 2 % du trafic mais près de 20 % des tués.
- impliqués dans 1/4 des accidents corporels.

### Cela représente pour la seule année 2011 (\*) :

- 6 200 blessés hospitalisés ;
- 760 décès.

Soit 20 fois plus de risque d'être tué qu'un automobiliste à kilométrage égal.



## 2-Les accidents mortels en motocyclette

### Les motocyclistes morts sur la route (\*) :

- 1/3 meurt dans des accidents sans autre usager
- 2/3 décèdent en rase campagne ;
- 9/10 sur route sèche ;
- 93 % des tués sont des hommes ;
- 1/5 des motocyclistes morts à moins de 25 ans.
- Les 6 premiers mois (débutant ou reprise de la moto) génèrent un risque d'accident mortel à moto très élevé.



## 3-Gravité

- Pas de carrosserie = pas de protection !
- Risque corporel important à chaque accrochage !
- La gravité de l'accident est lié au carré de la vitesse  
$$E = 1/2 * (m \times v^2)$$
- Les motocyclettes roulent et accélèrent plus vite que les automobilistes

### Les lésions les plus graves des accidents en motocyclette on trouve :

- la tête (lésions cérébrales : traumatisme crânien) ;
- les membres inférieurs (lésions orthopédiques avec amputation d'un membre parfois) ;
- la colonne vertébrale (les lésions de la moelle épinière : paraplégie ou tétraplégie).



## 4-Comportement en présence d'un accident

Les gestes d'urgence : « **PIAIS** »

1. **PROTÉGER** ;
2. **ALERTER** ;
3. **SECOURIR**.

### **Protéger :**

- signaler l'accident aux autres usagers pour éviter un sur accident.
- De nuit essayer d'éclairer l'accident.

### **Alerter :**

- police ou gendarmerie (**numéro d'urgence européen : 112**), lorsqu'on arrive le premier le plus rapidement.
- Sinon **passer avec prudence** pour ne pas encombrer inutilement les lieux.

### **Secourir :**

- **couvrir** les blessés, leur **parler** mais **ne pas intervenir** sans compétences spécialisées.

### **Les gestes dangereux :**

- **donner à boire** à un blessé ;
- **déplacer un blessé** (sauf nécessité immédiate : incendie...);
- **enlever son casque à un motocycliste.**



(fin de la fiche 1)  
Lisez là attentivement

Passons aux exercices mnémotechniques !

Je vais noircir et faire pleins de trous noirs au texte ....  
à vous de les retrouver ce qui a été biffé...

Le but est que vous ne preniez que la fiche jaune comme  
repère

## Fiche 1 :

### Le risque routier moto/comportement en présence d'un accident :

1. Le risque routier moto.
2. Les accidents mortels à moto.
3. Gravité.
4. Comportement en présence d'un accident.



## 1-Le risque routier à moto

### Les motocyclistes :

- moins [ ] du trafic mais près de [ ] des tués.
- impliqués dans [ ] des accidents corporels.

### Cela représente pour la seule année 2011 (\*) :

- [ ] blessés hospitalisés ;
- [ ] décès.

Soit [ ] fois plus de risque d'être tué qu'un automobiliste à kilométrage égal.



## 2-Les accidents mortels en motocyclette

### Les motocyclistes morts sur la route (\*) :

- [ ] meurt dans des accidents sans autre usager
- [ ] décèdent en rase campagne ;
- [ ] sur route sèche ;
- [ ] des tués sont des hommes ;
- [ ] des motocyclistes morts à moins de 25 ans.
- Les [ ] mois (débutant ou reprise de la moto) génèrent un risque d'accident mortel à moto très élevé.



## 3-Gravité

- Pas de [ ] = pas de protection !
- Risque [ ] important à chaque accrochage !
- La gravité de l'accident est lié au [ ] de la vitesse

$$E = 1/2 * (m \times v^2)$$

- Les motocyclettes roulent et accélèrent plus vite que les [ ]

### Les lésions les plus graves des accidents en motocyclette on trouve :

- la tête ([ ] : [ ] n) ;
- les membres inférieurs ([ ] avec [ ] parfois) ;
- la colonne vertébrale (les lésions de la [ ] : [ ] ou [ ]).



## 4-Comportement en présence d'un accident

Les gestes d'urgence : « **P/A/S** »

1. [REDACTED] ;
2. [REDACTED] ;
3. [REDACTED] .

[REDACTED] :

- signaler l'accident aux autres usagers pour éviter un sur accident.
- De nuit essayer d'éclairer l'accident.

[REDACTED] :

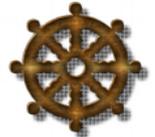
- police ou gendarmerie (**numéro d'urgence européen : [REDACTED]**), lorsqu'on arrive le premier le plus rapidement.
- Sinon **passer avec prudence** pour ne pas encombrer inutilement les lieux.

[REDACTED]

- **couvrir** les blessés, leur **parler** mais **ne pas intervenir** sans compétences spécialisées.

**Les gestes dangereux :**

- **donner à [REDACTED]** à un blessé ;
- **[REDACTED] un blessé** (sauf nécessité immédiate : incendie...);
- **enlever [REDACTED]** à un **motocycliste**.



Dernière épreuve :  
dire toute la fiche avec l'aide de ceci :  
(le plan que vous donne l'examineur)

tournez cette page !

## Fiche 1 : Comme pour l'examen

Fiche 1 :

**Le risque routier moto/comportement en présence d'un accident :**

1. Le risque routier moto.
2. Les accidents mortels à moto.
3. Gravité.
4. Comportement en présence d'un accident.



Donc c'est à vous, on vous écoute !  
Faites comme pour l'examen (avec juste cette fiche jaune!)



*Même Batman a dû apprendre les 12 fiches Moto pour conduire sa BatMoto*



(Patch pour Biker trouvé sur Ebay : on touche vraiment le fond là ...)

Passons....

Tournez la page SVP!



## Fiche 2

### Fiche 2 :

Cas d'accidents les plus caractéristiques :

- I. - Accidents en collision.
  - Les plus caractéristiques.
- II. - Accidents en solo.
  - Les plus caractéristiques.

## Cas d'accidents les plus caractéristiques

### I. — Accidents en collision

- Plus fréquents car les motards sont mal vus par les autres (autos, camions)
- Plus grave car plus d'énergie cinétique libérée du fait de la collision entre 2 véhicules
- Un choc à 50 km/h = chute de 3 étages
- Choc frontal de 2 véhicules roulant à 50 km/h = un choc à 100 km/h contre un obstacle fixe
- SOIT UNE CHUTE DE 12 ETAGES



L'accident en collision est dû de la part du motocycliste à :

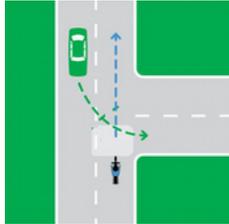
- une faible expérience de la conduite
- un attachement trop rigide au statut prioritaire
- une vitesse inadaptée à la situation.



## Accidents en collisions les plus caractéristiques :



1. **Non respect d'une priorité à droite** par un automobiliste qui pensait avoir le temps de s'insérer



2. Un automobiliste qui arrive **en face** sur une route prioritaire et **tourne à sa gauche** (choc frontal)



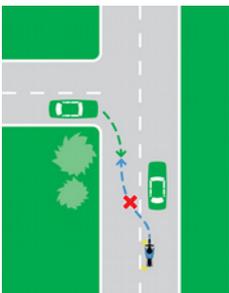
3. **Doubler** un véhicule qui n'a pas vu la moto et **qui veut tourner à gauche** (choc latéral)



4. Motocycliste qui freine trop tard et qui **rentre dans un véhicule à l'arrêt** ou qui roule plus lentement que lui (non respect des distances de sécurité)



5. Motocycliste à l'arrêt ou roulant lentement **se faisant percuter à l'arrière** par un véhicule plus rapide



6. **Choc frontal** : **dépassement mal anticipé**, non respect des vitesses ou mauvaise visibilité.

## II. — Accidents en solo

(voir la vidéo Youtube assez divertissante et éducative =:-O



### Accidents dûs :

1. alcool
2. drogues
3. Mauvais contrôle du véhicule ( trajectoire, difficulté routières, travaux, obstacles, virages...)

### CAR

- faible expérience de la conduite et du véhicule ;
- vitesse trop élevée pour gérer une difficulté imprévue ;
- l'adoption d'une conduite à risque (ludique, compétitive, test d'un véhicule ou transgression caractérisée).

Ces erreurs sont parfois dramatiques car difficilement récupérables  
Si les « erreurs » de conduite ne sont pas plus fréquentes chez les motocyclistes, elles sont moins récupérables et leurs conséquences souvent dramatiques.



*On ne s'en lasse pas*

### Les plus caractéristiques :

1. Vitesse trop élevée en entrée de virage avec perte de contrôle : chute après rencontre avec un obstacle fixe, ou chute par perte d'adhérence (moto trop inclinée, revêtement soudainement glissant).
2. Perte d'adhérence au freinage : manque de maîtrise du véhicule.
3. Guidonnage en ligne droite : peut être dû au revêtement de chaussée mais le plus souvent à un défaut d'entretien du véhicule.
4. Perte de contrôle suite à un écart dû à la présence d'un animal, à une mauvaise manœuvre d'un autre véhicule, au mauvais arrimage d'un chargement (sac de sport par exemple...).



*Article sur le guidonnage (clic)*

### Conclusion

Les motocyclistes doivent connaître leurs limites de compétence, accepter d'augmenter constamment leur marge de sécurité et intégrer le fait qu'ils seront toujours les victimes de leurs erreurs ou des erreurs d'autrui, les automobilistes n'ayant pas toujours intégré ou été formés à détecter les motocyclistes dans leur recherche d'informations.

*passons à l'étape 2*



*Gérer un guidonnage en Québécois (comme ça, vous vous en souviendrez) (vidéo!)*

## Fiche 2

### Fiche 2 :

Cas d'accidents les plus caractéristiques :

I. - Accidents en collision.

- Les plus caractéristiques.

II. - Accidents en solo.

- Les plus caractéristiques.

## Cas d'accidents les plus caractéristiques

### I. — Accidents en collision

- Plus fréquents car les motards sont mal vus par [REDACTED]
- Plus grave car plus [REDACTED] libérée du fait de la collision entre 2 véhicules
- Un choc à 50 km/h = chute de [REDACTED] étages
- Choc frontal de 2 véhicules roulant à 50 km/h = un choc à [REDACTED] km/h contre un obstacle fixe
- SOIT UNE CHUTE DE [REDACTED] ETAGES

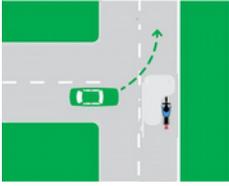


L'accident en collision est dû de la part du motocycliste à :

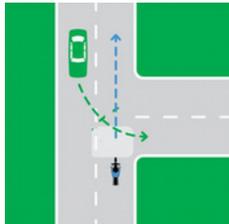
- une faible [REDACTED]
- un attachement trop [REDACTED]
- une vitesse [REDACTED].



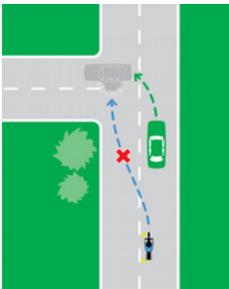
## Accidents en collisions les plus caractéristiques :



1. Non respect d'une [ ] par un [ ] qui pensait avoir le temps de s'insérer



2. Un automobiliste qui arrive [ ] sur une route prioritaire et tourne à sa [ ] (choc frontal)



3. Doubler un véhicule qui n'a pas [ ] et qui veut tourner [ ] (choc latéral)



4. Motocycliste qui [ ] et qui rentre dans un véhicule à l'arrêt ou qui roule plus lentement que lui (non respect des distances de sécurité)



5. Motocycliste à l'arrêt ou roulant lentement se faisant [ ] par un véhicule plus [ ]



6. Choc frontal : dépassement [ ], non respect des [ ] ou [ ].

*Le Saviez – tu ? Ces schémas viennent du permis australien de conduire de motocyclette  
(ah, le terme officiel de « motocyclette » me fait rire /-) désolé ...*

## II. — Accidents en solo



### Accidents dûs :

1. [REDACTED]
2. [REDACTED]
3. [REDACTED] ( trajectoire, difficulté routières, travaux, obstacles, virages...)

### CAR

- faible [REDACTED] et du véhicule ;
- vitesse [REDACTED] pour gérer une difficulté imprévue ;
- l'adoption d'une [REDACTED] (ludique, compétitive, test d'un véhicule ou transgression caractérisée).

Ces erreurs sont parfois dramatiques car difficilement récupérables  
Si les « erreurs » de conduite ne sont pas plus fréquentes chez les motocyclistes,  
elles sont moins récupérables et leurs conséquences souvent dramatiques.



### Les plus caractéristiques :

1. Vitesse [REDACTED] en entrée de virage avec perte de contrôle : chute après rencontre avec un obstacle fixe, ou chute par perte d'adhérence (moto trop inclinée, revêtement soudainement glissant).
2. Perte [REDACTED] au freinage : manque de maîtrise du véhicule.
3. [REDACTED] en ligne droite : peut être dû au revêtement de chaussée mais le plus souvent à un défaut d'entretien du véhicule.
4. Perte de contrôle suite à un écart dû à la présence d'un animal, à une mauvaise manœuvre d'un autre véhicule, au mauvais arrimage d'un chargement (sac de sport par exemple...).



*Vidéo d'un Guidonnage*

*(cliquez pour voir la vidéo)*

### Conclusion

Les motocyclistes doivent connaître leurs limites de compétence, accepter d'augmenter constamment leur marge de sécurité et intégrer le fait qu'ils seront toujours les victimes de leurs erreurs ou des erreurs d'autrui, les automobilistes n'ayant pas toujours intégré ou été formés à détecter les motocyclistes dans leur recherche d'informations.

Passons à l'étape 3

## Fiche 2 : comme pour l'examen !

Fiche 2 :

Cas d'accidents les plus caractéristiques :

- I. - Accidents en collision.
  - Les plus caractéristiques.
- II. - Accidents en solo.
  - Les plus caractéristiques.



***Comme pour l'examen,  
À vous de ressortir tout ce qu'il y a sur cette fiche !  
C'est à vous !***



*Gang de Bikers dans les Philippines (cliquez sur l'image pour plus d'infos)*

## Fiche 3

### Fiche 3 :

#### Les facteurs de risque à moto :

1. Les facteurs de risque.
2. Les facteurs aggravants.

### 1-Les facteurs de risque à moto

#### L'alcool, les drogues

- 1/4 des motocyclistes impliqués dans un accident mortel a un taux d'alcoolémie positif.
- Le cannabis seul multiplie le risque d'être responsable d'un accident mortel par 1,8.
- L'usage combiné du cannabis et de l'alcool multiplie ce risque par 14.



#### La vitesse excessive

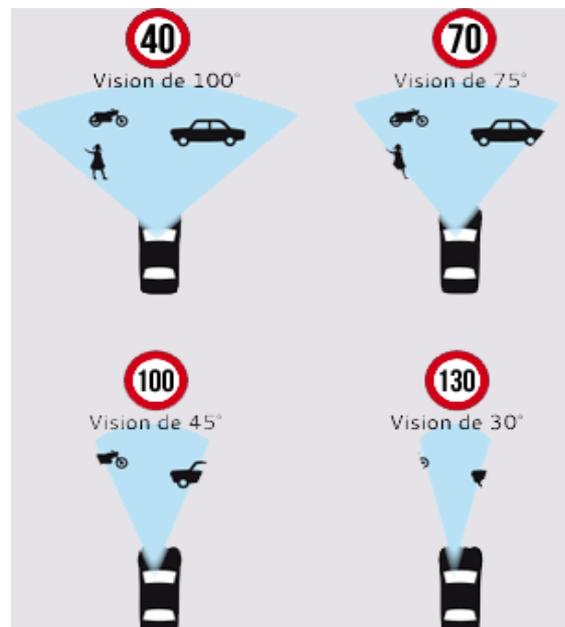
- Plus la vitesse est élevée, plus il est difficile d'éviter un obstacle ou de faire face à un imprévu et plus les conséquences de la chute ou de la collision sont importantes.



Le cauchemar législatif du 2 roues de location au Vietnam

#### L'angle de vision

- 110° à l'arrêt
- 30° à une vitesse de 130 km/h.
- A grande vitesse le regard se porte uniquement dans l'axe de la voie de circulation.
- En virage le risque de déport de sa voie ou de perte d'adhérence est plus important entraînant un risque de collision de face ou de sortie de route.
- Plus la vitesse est élevée, plus la détectabilité d'un motocycliste est difficile pour les autres usagers.



## **La fatigue en moto ne pardonne rien**

- Hypovigilance => perte d'équilibre => chute immédiate

## **L'illusion de visibilité**

- Les automobilistes, camionneurs et autres usagers de la route éprouvent des difficultés à détecter les motocyclistes.
- De plus, le motocycliste s'imagine avoir été vu alors qu'il ne l'a pas été.
- Avoir la priorité ne suffit pas. C'est d'abord au motocycliste de prévoir et d'assurer lui même sa sécurité en se rendant détectable, en s'assurant d'avoir été détecté et en augmentant le plus possible sa marge de sécurité.



*Vidéo sur les machins réfléchissants utiles aux 2 roues (via MissingLnk) (clic!)*

## **L'inexpérience**

Le manque de maîtrise des débutants, la reprise de la conduite après un temps d'arrêt ou la conduite d'une moto dont on n'a pas l'habitude, couplé généralement à un excès de confiance, voire un sentiment d'invulnérabilité, sont à l'origine de nombreux accidents.

Motocycliste : 1/10 ayant eût un accident de la route a moins de six mois d'expérience.

## **L'état de la chaussée**

la surface de contact au sol des pneumatiques est l'équivalent de la surface d'une carte de crédit...

- Marquages au sol, plaques d'égout, chaussée humide ou grasse, chaussée dégradée, gravillons, feuilles mortes doivent être des indices recherchés et pris en compte pour adapter sa conduite.



*Vol de plaques d'égouts: c'est la crise ma pauvre dame*

## **La météo**

La pluie diminue la visibilité, le vent violent occasionne des écarts de trajectoire, le froid engourdi les membres et la chaleur peut inciter à oublier les équipements de protection.

Un temps sec donne confiance et contribue à relâcher la vigilance : plus de 90 % des décès de motocyclistes ont lieu par beau temps.

## **L'état du véhicule**

Le bon état technique de la machine est essentiel.

- Une vérification régulière des pneus, freins, feux et niveaux est indispensable.

## **Les facteurs aggravants**

L'absence de protection et la présence d'obstacles fixes sont les principaux facteurs qui contribuent à accentuer la gravité des accidents impliquant des motocyclistes.

- Un équipement de protection n'évite pas l'accident mais permet toujours d'en diminuer les conséquences.
- Il peut sauver une vie.
- Il peut transformer un blessé grave en blessé léger, et un blessé léger en personne indemne.
- Le sac à dos pouvant entraîner de graves blessures à la colonne, il faut lui préférer la valise ou le top-case

Vous avez bien lu ?  
Alors, on efface !



# Intermède



*Utilité d'un casque ..... (après une chute)*

**On continue avec pleins de trous noirs !**

## Fiche 3

### Fiche 3 :

#### Les facteurs de risque à moto :

3. Les facteurs de risque.
4. Les facteurs aggravants.

### 1-Les facteurs de risque à moto

#### L'alcool, les drogues

- des motocyclistes impliqués dans un accident mortel a un taux d'alcoolémie positif.
- Le cannabis seul multiplie le risque d'être responsable d'un accident mortel par .
- L'usage combiné du cannabis et de l'alcool multiplie ce risque par .



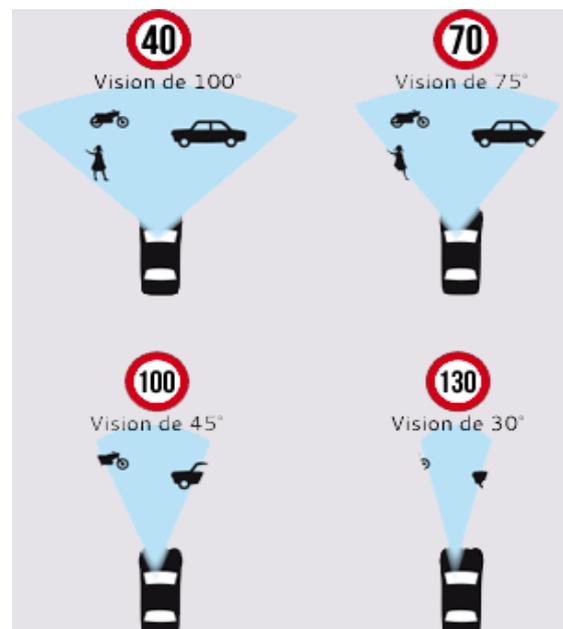
#### La vitesse excessive

- Plus la vitesse est élevée, plus il est difficile ou de faire face à un imprévu et plus les conséquences de la chute ou de la collision sont importantes.



#### L'angle de vision

- à l'arrêt
- à une vitesse de 130 km/h.
- A grande vitesse le regard se porte uniquement dans l'axe de la voie de circulation.
- En virage le risque de sa voie ou de perte d'adhérence est plus important entraînant un risque de collision ou de .
- Plus la vitesse est , plus la d'un motocycliste est difficile pour les autres usagers.



#### La fatigue en moto ne pardonne rien

- Hypovigilance => perte => .



### L'illusion de visibilité

- Les automobilistes, camionneurs et autres usagers de la route éprouvent des difficultés à [redacted].
- De plus, le motocycliste s'imagine avoir été vu alors qu'il ne l'a pas été.
- Avoir la priorité ne suffit pas. C'est d'abord au motocycliste de prévoir et d'assurer lui même sa sécurité en se rendant [redacted], en s'assurant d'avoir été [redacted] et en augmentant le plus possible sa marge [redacted].



*Vidéo sur les machins réfléchissants utiles aux 2 roues (via MissingLnk) (clic!)*

### L'inexpérience

Le manque de maîtrise des débutants, la reprise de la conduite après un temps d'arrêt ou la conduite d'une moto dont on n'a pas l'habitude, couplé généralement à un excès de confiance, voire un sentiment d'invulnérabilité, sont à l'origine de nombreux accidents.

Motocycliste : [redacted] ayant eût un accident de la route a moins de six mois d'expérience.

### L'état de la chaussée

la surface de contact au sol des pneumatiques est l'équivalent de la surface [redacted]...

- Marquages au sol, plaques d'égout, chaussée humide ou grasse, chaussée dégradée, gravillons, feuilles mortes doivent être des indices recherchés et pris en compte pour adapter sa conduite.



*Vol de plaques d'égouts: c'est la crise ma pauvre dame*

### La météo

La pluie diminue la visibilité, le vent violent occasionne des écarts de trajectoire, le froid engourdi les membres et la chaleur peut inciter à oublier les équipements de protection.

Un temps sec donne confiance et contribue à relâcher la vigilance : plus de [redacted] des décès de motocyclistes ont lieu par beau temps.

### L'état du véhicule

Le bon état technique de la machine est essentiel.

- Une vérification régulière des [redacted], [redacted], [redacted] et [redacted] est indispensable.

### Les facteurs aggravants

L'absence de protection et la présence d'obstacles fixes sont les principaux facteurs qui contribuent à accentuer la gravité des accidents impliquant des motocyclistes.

- Un [redacted] n'évite pas l'accident mais permet toujours d'en diminuer les conséquences.
- Il peut sauver une vie.
- Il peut transformer un blessé grave en blessé léger, et un blessé léger en personne indemne.
- Le sac à dos pouvant entraîner de graves blessures à la colonne, il faut lui préférer [redacted] ou le [redacted].

**Fiche3 : Maintenant, c'est à vous sans aide :**

**Fiche 3 :**

**Les facteurs de risque à moto :**

5. Les facteurs de risque.
6. Les facteurs aggravants.



**Faites comme pour l'examen, développez cette fiche !**



*Une remorque pour motocyclette classique à en crever... Quelle horreur ... /-))*

## Fiche 4

### Fiche 4 :

1. Prise de conscience des risques :
2. Les profils types de motocyclistes.
3. La conduite prudente.
4. La conduite à risque.

### 1. Prise de conscience des risques

Les motocyclettes ont plus d'accidents que les autres véhicules et plus dangereux car pas de carrosserie.

Le comportement des motocyclistes a été donc analysé et classé en 2 groupes et en plusieurs familles

## Premier groupe : la conduite prudente :

### 1. Les modérés :

1. Usage : moyen de transport secondaire, utilisé les week-ends et en vacances.
2. Motos « custom ».
3. Représentation : un loisir.
4. Leur bien-être passe par l'évasion, la recherche de plaisir est plus importante que la recherche de sensations à travers la vitesse.
5. Pas d'infraction particulière.



"Mammoth et Piston", la fameuse BD de Coyote

### 2. Les stressés :

1. Usage : uniquement utilitaire, facilité des déplacements.
2. Ils ont une faible expérience de la conduite et une préférence pour les scooters.
3. Représentation : un moyen de transport.
4. Sentiment d'insécurité : la conduite est une source de stress car ils ont une conscience aiguë du danger et des accidents possibles.
5. Exemple d'infractions commises : circulation sur des voies réservées.



Le gang des vespas du Joe Bar Team (crédit photo : (Alain Mercier) cliquez sur l'image pour le lien !)

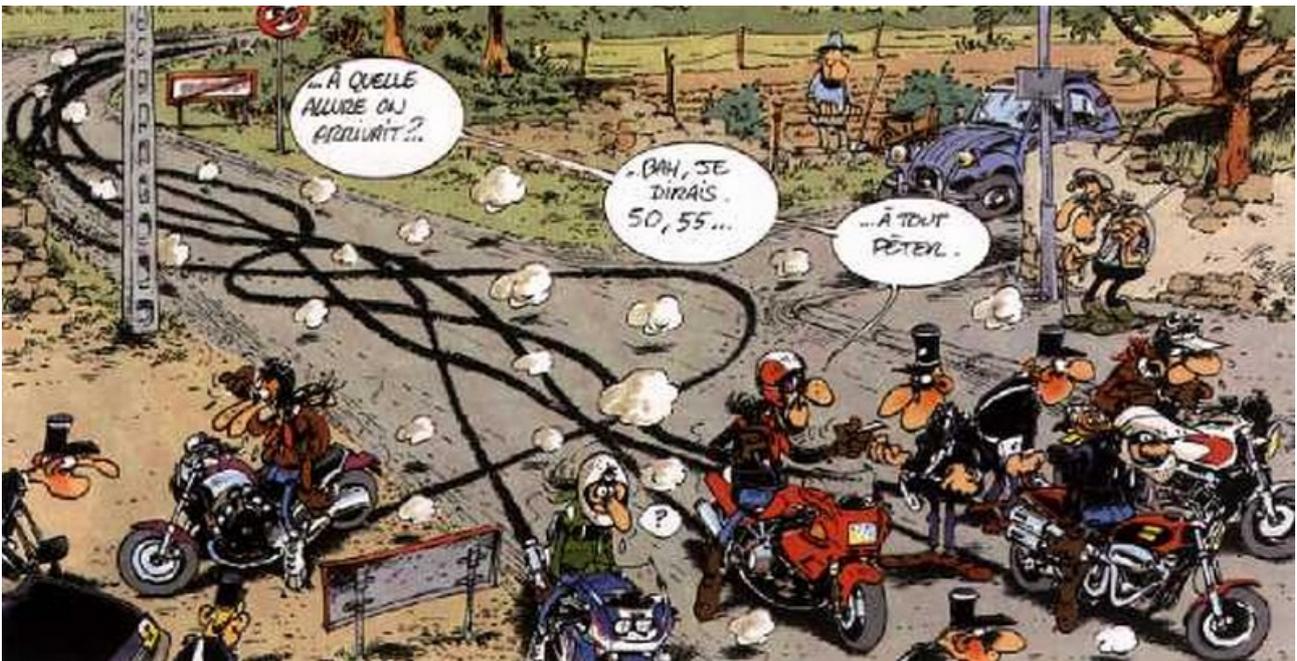
### 3. Les sereins :

1. Usage : régulier
2. Représentation : évasion et respect des règles
3. Sentiment de responsabilité : le deux-roues est perçu à la fois comme pratique et source de plaisir, la conduite est responsable.
4. Ils ont conscience du danger et respectent le code de la route.
5. Pas d'infraction particulière.



*A acheter d'urgence: les bandes dessinées du "Joe Bar Team"*

## Second groupe : la conduite à risque :



### 1. Les sportifs :

1. Usage : passionné, kilométrage annuel élevé.
2. Moto de grosse cylindrée, catégorie sportive ou roadster.
3. Représentation : sport, évasion, communauté.
4. Identité motarde forte, ils sont amateurs de vitesse et recherchent la maîtrise du risque. Sentiment de puissance.
5. Exemple d'infractions commises : excès de vitesse.



[www.joe-bar-team.com](http://www.joe-bar-team.com)

**JOE BAR TEAM**

## 2. Les transgressifs (deux-roues utilitaires) :

1. Usage : utilitaire
2. Moto de petite cylindrée et scooters.
3. Représentation : un moyen de transport, deux-roues = gain de temps.
4. Pas à la recherche de sensation, la moto est utilisée avant tout comme un objet utilitaire, pour réduire les temps de trajets et éviter les transports en commun.
5. Ne mesurent pas les conséquences de leur comportement. Infractions multiples pour gagner du temps : sens interdits, arrêt au stop non marqué, circulation sur les trottoirs, remontées de file...  
Ne mesurent pas les conséquences de leur comportement.



On continue avec pleins de trucs noircis ...

## Fiche 4

### Fiche 4 :

1. Prise de conscience des risques :
2. Les profils types de motocyclistes.
3. La conduite prudente.
4. La conduite à risque.



### 1. Prise de conscience des risques

Les motocyclettes ont plus d'accidents que les autres véhicules et plus dangereux car pas

Le comportement des motocyclistes a été donc analysé et classé en 2 groupes et en plusieurs familles

### Premier groupe : la conduite :

#### 1. Les :

6. Usage : moyen de transport , utilisé les et en .
7. Motos « ».
8. Représentation : un .
9. Leur bien-être passe par l' , la recherche de plaisir est plus importante que la recherche de sensations à travers .
10. Pas d'infraction particulière.



"Mammoth et Piston", la fameuse BD de Coyote

#### 2. Les stressés :

1. Usage : uniquement , facilité des
2. Ils ont une de la conduite et une préférence pour les
3. Représentation :
4. Sentiment d' : la conduite est une source de car ils ont une conscience aiguë du
5. Exemple d'infractions commises : circulation sur



Le gang des vespas du Joe Bar Team (crédit photo : (Alain Mercier) cliquez sur l'image pour le lien !)

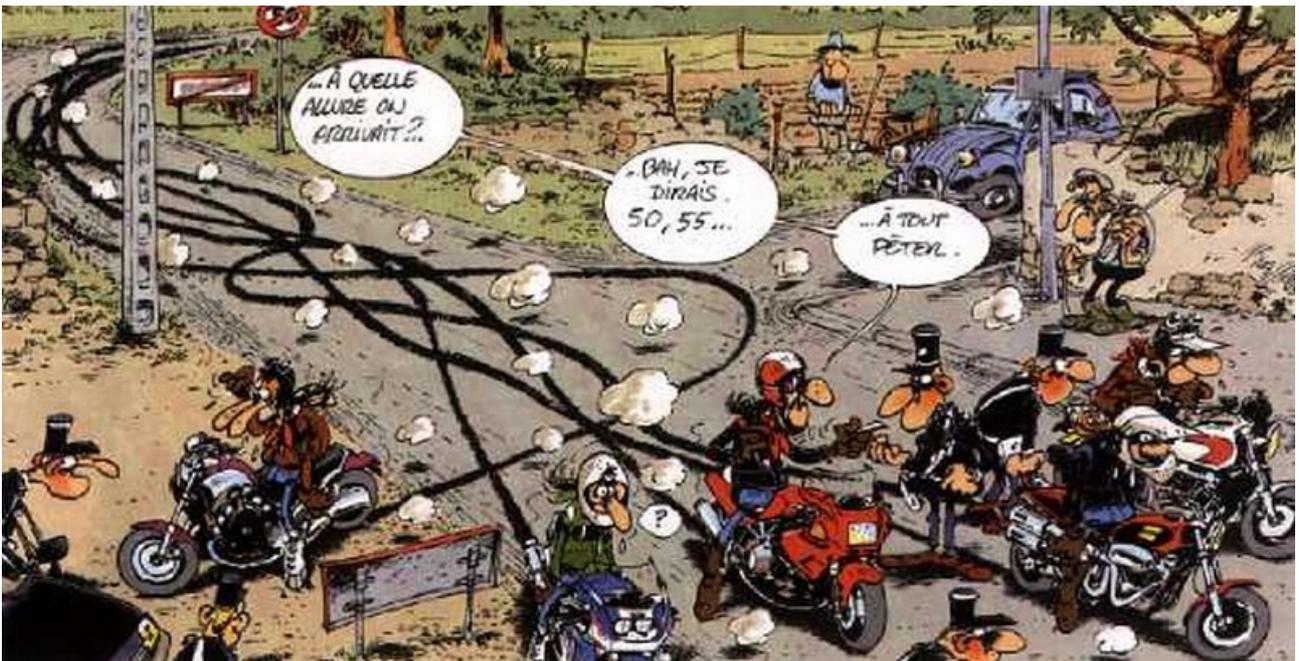
**3. Les [ ] :**

1. Usage : [ ]
2. Représentation : évasion et respect [ ]
3. Sentiment de responsabilité : le deux-roues est perçu à la fois comme pratique et source de [ ], la conduite est [ ]
4. Ils ont conscience du [ ] et respectent le [ ]
5. Pas d'infraction particulière.



*A acheter d'urgence: les bandes dessinées du "Joe Bar Team"*

**Second groupe : la conduite à risque :**



**1. Les [ ]**

1. Usage : [ ], kilométrage annuel [ ]
2. Moto de [ ], catégorie [ ] ou [ ]
3. Représentation : [ ], [ ], [ ]
4. Identité [ ], ils sont amateurs de [ ] et recherchent la maîtrise du [ ]. Sentiment de puissance.
5. Exemple d'infractions commises : excès de [ ]



[www.joe-bar-team.com](http://www.joe-bar-team.com)



## 2. Les [REDACTED] (deux-roues utilitaires) :

1. Usage : [REDACTED]
2. Moto de petite [REDACTED] et [REDACTED]
3. Représentation : [REDACTED], deux-roues = gain [REDACTED]
4. Pas à la recherche de sensation, la moto est utilisée avant tout comme un objet [REDACTED], pour réduire [REDACTED] et éviter [REDACTED]
5. Ne mesurent pas les conséquences de leur comportement. Infractions [REDACTED] pour gagner du [REDACTED] : sens interdits, arrêt au stop non marqué, circulation sur les trottoirs, remontées de file...  
Ne mesurent pas les conséquences de leur comportement.



*...On les appelle les 1%... FUYEZ !!!!*

## Fiche 4 : Comme à l'examen ! C'est à vous !

### Fiche 4 :

1. Prise de conscience des risques :
2. Les profils types de motocyclistes.
3. La conduite prudente.
4. La conduite à risque.



## Fiche 5

### Fiche 5 :

1. La conduite préventive :
2. Anticipation.
3. Adaptation de la vitesse.
4. Voir et être vu.
5. Respect des distances de sécurité.
6. Savoir freiner.
7. La manœuvre d'évitement.

## La conduite préventive

### 1. Anticipation

Il faut détecter les signes laissant présager une situation dangereuse :

- carrefours, intersections, passages, sorties de chemin, carrefours à sens giratoire...
- Les véhicules roulants autour de la motocyclette.

D'où l'importance des rétroviseurs.



### 2. Adaptation de la vitesse

L'accélération des motocyclettes peut surprendre un automobiliste.

Il faut toujours adapter son allure pour pouvoir réagir en cas d'obstacle imprévu :

- Piéton (50 morts à cause des motocyclettes par an)
- trou dans la chaussée
- traces grasses sur la route
- vent
- voiture ...



### 3. Voir et être vu

- Les feux allumés, de jour comme de nuit.
- Une bonne position dans sa voie de circulation.
- Se signaler aux autres usagers,
- il faut être repéré et vu des automobilistes.
- L'absence de détection est relevée dans près des deux tiers des accidents impliquant une voiture et une moto.
- Etre visible, des vêtements de préférence aux couleurs vives et un casque clair, munis des bandes rétro réfléchissantes.
- Savoir regarder, le regard détermine la trajectoire, il permet de détecter les dangers.



*Ah l'administration française (lire l'article qui déclare que le brassard de gauche est plus utile que le blouson de droite)*

#### 4. Respect des distances de sécurité

**Garder ses distances, c'est se donner du temps de réaction face aux dangers.**

- Rester à 1,50 m des voitures en stationnement (PORTIERES) et des vélos



*Une portière, une !*

#### **Savoir freiner**

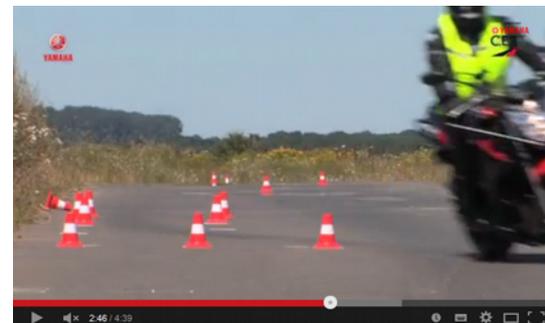
1. moto droite
2. Ne pas freiner en virage lorsque la moto est inclinée : elle se redresserait alors immédiatement en modifiant sa trajectoire de courbe entraînant un risque de chute ou de sortie de route ;
3. Ne pas bloquer la roue avant (d'où l'intérêt de l'ABS)
4. Eviter de bloquer la roue arrière, cela réduit l'efficacité du freinage.



*Freiner dans un virage: quelle idée ! (vidéo !)*

#### **La manœuvre d'évitement**

- Il est souvent moins dangereux d'esquiver une collision par une manœuvre d'évitement que de freiner brutalement et de perdre l'équilibre au freinage.



*évitement !*

***ETAPE 2 !***

## Fiche 5

### Fiche 5 :

1. La conduite préventive :
2. Anticipation.
3. Adaptation de la vitesse.
4. Voir et être vu.
5. Respect des distances de sécurité.
6. Savoir freiner.
7. La manœuvre d'évitement.

## La conduite préventive

### 1. [REDACTED]

Il faut détecter les signes laissant présager une situation dangereuse :

- carrefours, intersections, passages, sorties de chemin, carrefours à sens giratoire...
- Les véhicules roulants autour de la motocyclette.

D'où l'importance des [REDACTED].



### 2. Adaptation de la [REDACTED]

L'accélération des motocyclettes peut [REDACTED]

Il faut toujours adapter son allure pour pouvoir réagir en cas d'obstacle [REDACTED]

- Piéton ([REDACTED] morts à cause des motocyclettes par an)
- trou dans la chaussée
- traces grasses sur la route
- vent
- voiture ...



### 3. Voir et être vu

- Les [REDACTED], de jour comme de nuit.
- Une bonne [REDACTED] dans sa voie de circulation.
- Se signaler aux autres [REDACTED]
- il faut être repéré et vu des [REDACTED]
- L'absence [REDACTED] est relevée dans près des deux tiers des accidents impliquant une voiture et une moto.
- Etre visible, des vêtements de préférence aux couleurs vives et un casque clair, munis des bandes [REDACTED]
- Savoir [REDACTED], le regard détermine la trajectoire, il permet de détecter les dangers.



*Ah l'administration française (lire l'article qui déclare que le brassard de gauche est plus utile que le blouson de droite)*

#### 4. Respect des distances de sécurité

**Garder ses distances, c'est se donner du temps de réaction face aux dangers.**

- Rester à [REDACTED] des voitures en stationnement (PORTIERES) et des vélos



*Une portière, une !*

#### **Savoir freiner**

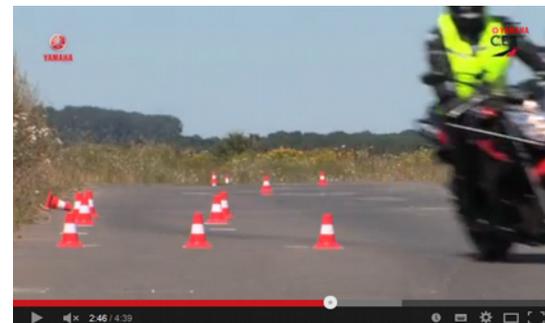
1. moto [REDACTED]
2. Ne pas freiner [REDACTED] lorsque la moto est inclinée : elle se redresserait alors immédiatement en modifiant sa trajectoire de courbe entraînant un risque de chute ou de sortie de route ;
3. Ne pas bloquer la roue avant (d'où l'intérêt de l'ABS)
4. Eviter de bloquer la roue arrière, cela réduit l'efficacité du freinage.



*Freiner dans un virage: quelle idée ! (vidéo !)*

#### **La manœuvre d'évitement**

- Il est souvent moins dangereux d'esquiver une collision par une manœuvre d'évitement que de freiner brutalement et de perdre l'équilibre au freinage.



*évitement !*

**A vous !**

## Fiche 5 : ***A vous ! Comme pour l'examen !***

### Fiche 5 :

1. La conduite préventive :
2. Anticipation.
3. Adaptation de la vitesse.
4. Voir et être vu.
5. Respect des distances de sécurité.
6. Savoir freiner.
7. La manœuvre d'évitement.



## Fiche 6

### Fiche 6 :

1. L'équipement :
2. Le casque.
3. La tenue.
4. Les gants et les chaussures.

## 1. L'équipement

### Le casque :

récent, homologué et correctement attaché

Obligatoire pour le motocycliste et son passager, il doit être homologué (avec obligation de la présence des dispositifs réfléchissants), coiffé et attaché avec une jugulaire ou verrouillé.

#### Il doit être conforme :

- soit à la norme européenne (étiquette blanche CE)
- soit à la norme française (étiquette verte NF) Cette norme tend à disparaître.



*Helmet Covers : Effrayez enfin les mamies ! Oui mais non*

#### 20 % des casques sont éjectés en cas d'accident grave car :

- une taille du casque mal adaptée à la tête de l'utilisateur ;
- une jugulaire non attachée / attache trop lâche ce qui revient au même en cas de choc.



#### ne jamais l'acheter d'occasion ;

- le choisir parfaitement ajusté à sa tête, après avoir mis le casque sans en serrer la jugulaire, il ne doit pas bouger ni compresser la tête ;
- le fixer avec soin, la sangle devant toujours être correctement attachée et serrée ;
- veiller à la qualité antirayures et antibuée de la visière, pour s'assurer une parfaite visibilité ;
- remplacer son casque obligatoirement après tout impact violent.



## La tenue

Le blouson protège non seulement des intempéries et du froid, mais aussi et surtout **en cas de chutes et de glissades éventuelles**.

Seul un vêtement adéquat peut contribuer à éviter fractures, contusions et autres **très graves brûlures par abrasion**.

- Toute tenue légère en moto est à proscrire.
- Les doublures en matières synthétiques de **type nylon** sont à éviter absolument.
- En cas de glissade, **elles fondent** sur la peau entraînant alors de très graves blessures par brûlure, difficiles à traiter, avec des conséquences parfois irréparables pour les tissus. ( [exemple : MOI \(photo sanguinolente ici\)](#) et [là aussi](#))

### L'idéal :

- un blouson certifié équipement de protection individuelle (EPI), **renforcé au niveau des coudes et des épaules**, certains sont aussi équipés d'une **protection dorsale**, d'un airbag, d'autres sont imperméabilisés et équipés d'une doublure amovible matelassée... ;
- **du cuir** ou des textiles anti-abrasion ([moi : plus jamais merci](#)) pour protéger les zones du corps les plus exposées aux brûlures en cas de chute.

## Les gants et les chaussures

### Les gants :

- protègent des coupures, de l'abrasion et des contusions en cas de chute.
- Pas de gants = paralysie ou amputation en cas de chute
- protège du froid et de l'humidité.

### L'idéal :

des gants, **certifiés EPI**, en cuir renforcés aux articulations et à la paume et pourvus d'une patte de serrage permettant leur parfait maintien en cas de glissade.

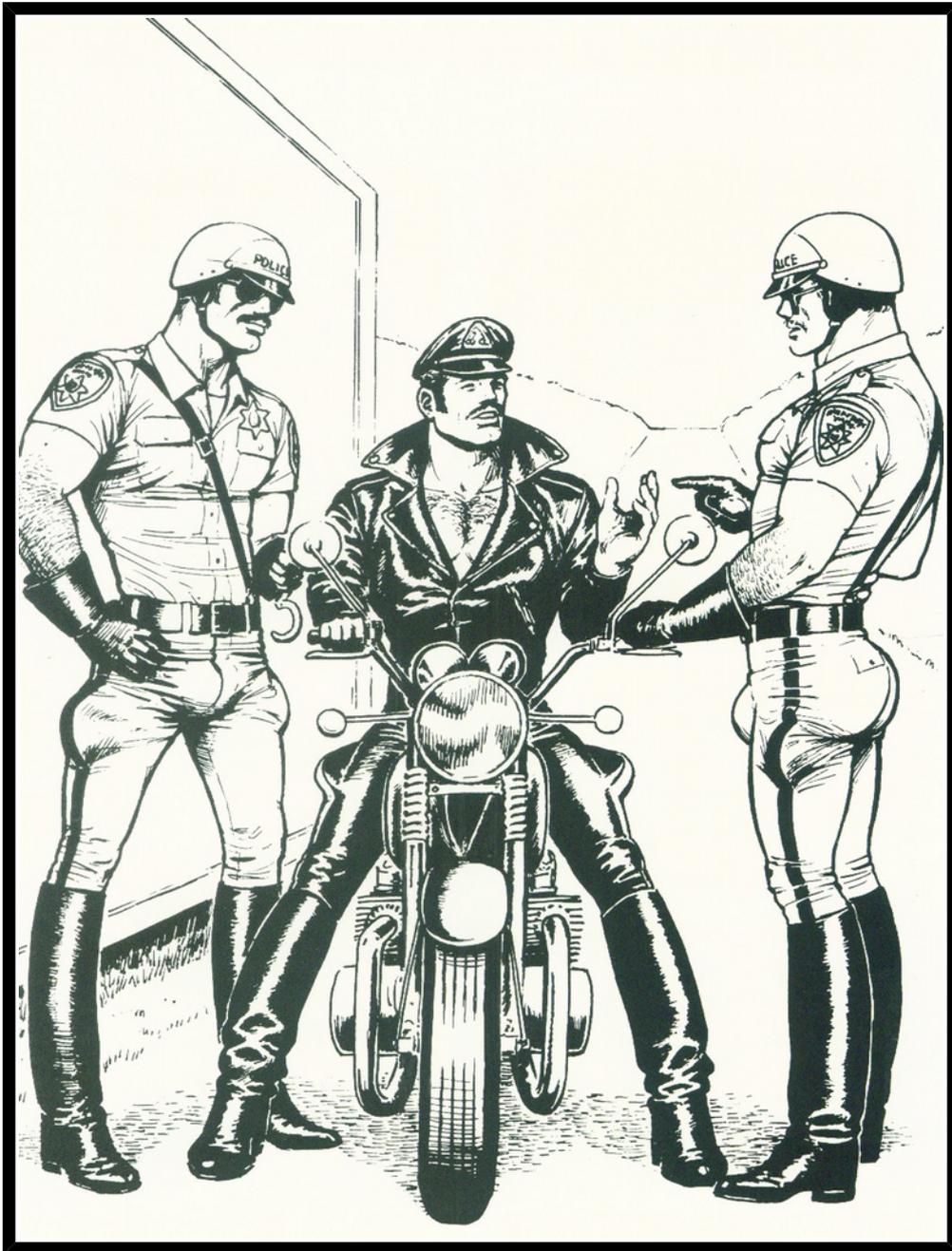
### Les chaussures :

- Les pieds, chevilles et tibias sont vulnérables dans les cas d'impacts latéraux et de chutes.
- A défaut de bottes spécifiques à la moto avec renforts, des chaussures en cuir, solides et montantes sont nécessaires.
- Les talons hauts et fins mais aussi les chaussures basses, sandales ou les tongs dénuées de protection des chevilles, sont à proscrire.
- Les blessures peuvent être irréparables...



*Au départ: j'avais honni le cuir .... donne un look motard ou problématique (village people, tout ça)... j'avais tout acheté en synthétique et puis j'ai fait une chute / glissade à 50 km/h. Le blouson synthétique a fait son office mais du fait du frottement est monté à plus de 200°C et m'a brûlé le bras gauche (une brûlure du 3e degré: 2 mois de cicatrisation et [une jolie cicatrice](#)) et 3 points de suture aux genoux.... j'ai tout racheté en cuir + pantalon en Kevlar ensuite (jetez un oeil aux vêtements moto de type "Touring" qui ne font pas trop motard)... si vous avez du synthétique : toujours porter un tshirt coton manche longue sous le blouson et JAMAIS le blouson directement sur la peau ..... my two cents*

*Prêt pour la suite ?  
On noircit le tout !*



*« Mon collègue vous félicite pour  
la qualité de votre équipement moto :  
Le cuir et la moustache vous vont à ravir!  
Vous faites quoi ce soir ? »*

*Quelle horreur ... Voilà, c'est fait. Fuyons donc*

## Fiche 6

### Fiche 6 :

1. L'équipement :
2. Le casque.
3. La tenue.
4. Les gants et les chaussures.

## 1. L'équipement

**Le** [REDACTED] :

[REDACTED], [REDACTED] et correctement [REDACTED], il doit être homologué (avec obligation de la présence des dispositifs [REDACTED]), coiffé et attaché avec une [REDACTED] ou verrouillé.

**Il doit être conforme :**

- soit à la norme européenne ([REDACTED])
- soit à la norme française ([REDACTED]) Cette norme tend à disparaître.



*Helmet Covers : Effrayez enfin les mamies ! Oui mais non*

**[REDACTED] des casques sont éjectés en cas d'accident grave car :**

- une taille du casque [REDACTED] à la tête de l'utilisateur ;
- une jugulaire [REDACTED] / attache [REDACTED] e ce qui revient au même en cas de choc.



**ne jamais l'acheter d' [REDACTED] ;**

- le choisir parfaitement ajusté à sa tête, après avoir mis le casque sans en serrer la jugulaire, il ne doit pas bouger ni compresser la tête ;
- le fixer avec soin, la sangle devant toujours être correctement attachée et serrée ;
- veiller à la qualité antirayures et antibuée de la visière, pour s'assurer une parfaite visibilité ;
- remplacer son casque obligatoirement après tout [REDACTED]



## La tenue

Le blouson protège non seulement des intempéries et du froid, mais aussi et surtout en cas de [REDACTED] et de [REDACTED] éventuelles.

Seul un vêtement adéquat peut contribuer à éviter fractures, contusions et autres très graves [REDACTED] par [REDACTED].

- Toute tenue [REDACTED] en moto est à proscrire.
- Les doublures en matières synthétiques de type [REDACTED] sont à éviter absolument.
- En cas de glissade, elles fondent sur la peau entraînant alors de très graves blessures par [REDACTED], difficiles à traiter, avec des conséquences parfois irréparables pour les tissus.

### L'idéal :

- un blouson certifié [REDACTED] (EPI), renforcé au niveau des [REDACTED] et des [REDACTED], certains sont aussi équipés d'une protection [REDACTED], d'un airbag, d'autres sont imperméabilisés et équipés d'une doublure amovible matelassée... ;
- du [REDACTED] ou des textiles anti-abrasion (moi : plus jamais merci) pour protéger les zones du corps les plus exposées aux [REDACTED] en cas de chute.



*Tant pis. Vive le cuir. Mieux vaut être ridicule que tout couturé de partout. Je me suis fait une raison : le ridicule ne tue pas en moto, bien au contraire.*

*Ps : et puis ça fait plaisir aux forces l'ordre (voir dessin d'avant)  
(0 :-))*

## Les gants et les chaussures

### Les gants :

- protègent des [REDACTED], de l'[REDACTED] et des [REDACTED] en cas de chute.
- Pas de gants = [REDACTED] ou [REDACTED] en cas de chute
- protège du froid et de l'humidité.

### L'idéal :

des gants, certifiés [REDACTED], en cuir renforcés aux articulations et à la paume et pourvus d'une [REDACTED] permettant leur parfait maintien en cas de glissade.

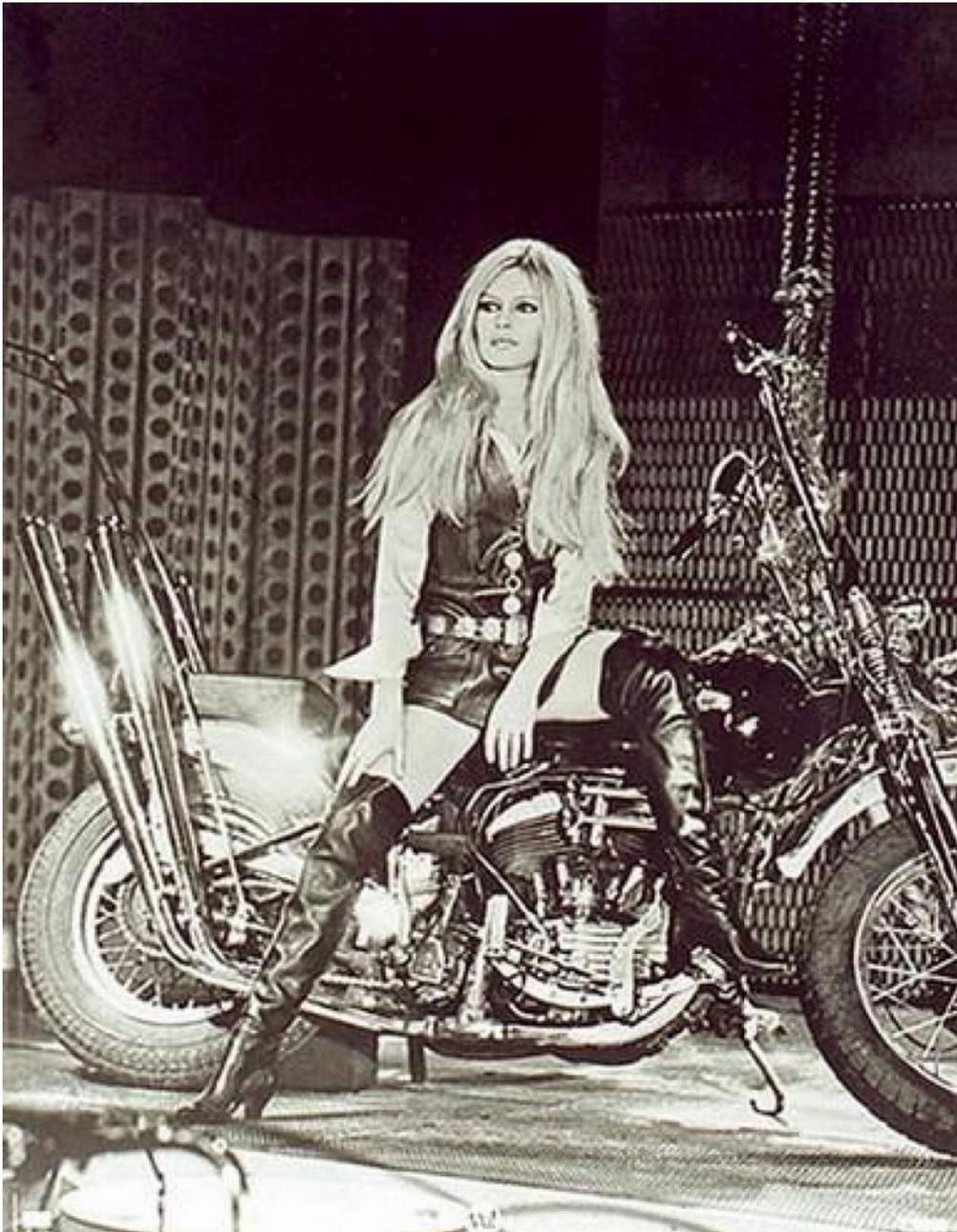
### Les chaussures :

- Les [REDACTED]s, [REDACTED]s et [REDACTED]s sont vulnérables dans les cas d'impacts latéraux et de chutes.
- A défaut de bottes spécifiques à la moto avec renforts, des chaussures en cuir, solides et montantes sont nécessaires.
- Les talons hauts et fins mais aussi les chaussures basses, sandales ou les tongs [REDACTED] sont à proscrire.
- Les blessures peuvent être irréparables...

**Fiche 6 :Maintenant, c'est à vous comme pour le jour de l'examen !**

**Fiche 6 :**

1. L'équipement :
2. Le casque.
3. La tenue.
4. Les gants et les chaussures.



**Pas très aux normes tout ça ! <3  
(Brigitte Bardot et sa Harley)**



## Fiche 7

### Fiche 7 :

Les éléments mécaniques du motocycle liés à la sécurité :

1. Les pneumatiques.
2. Les freins.
3. Les feux.
4. Les niveaux.
5. Les modifications techniques.



## Les éléments mécaniques du motocycle liés à la sécurité

### Les pneumatiques

- Seuls points de contact et d'adhérence avec la chaussée, les pneumatiques sont essentiels.
- Ils sont les premiers garants de la qualité du freinage.
- Les témoins d'usure sont à surveiller régulièrement. Dès que ces témoins sont atteints, les pneus sont à changer d'urgence.
- La juste pression conditionne la sécurité et le confort de conduite.
- Chaque constructeur et fabricant édite un tableau de pression et établit ses recommandations, avec des niveaux de pressions souvent différenciés pour les pneus avant et arrière auxquels il faut se référer.



### Le surgonflage accélère l'usure du pneumatique et défavorise la tenue de route sur chaussée détrempée.

Un sous-gonflage important :

- déstabilise le motocycle, quelle que soit la vitesse de circulation ;
- entraîne des risques de dérapages plus importants.



## **Les freins**

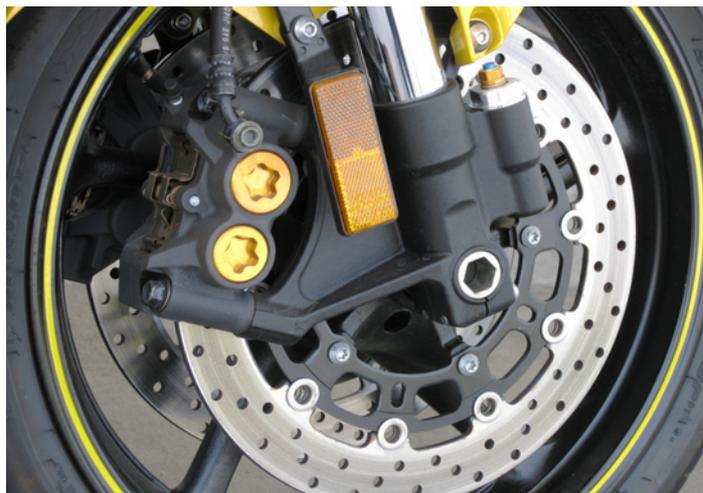
Les freins constituent la première des assurances sur la route et leur parfait état de fonctionnement est fondamental pour la sécurité.

En cas de danger la première réaction est de solliciter les freins, ils sont le système de défense privilégié pour tous les usagers de la route.

Un système ABS permet en cas de freinage d'urgence de conserver la maîtrise de la trajectoire et la stabilité de sa machine sans raccourcir la distance d'arrêt mais en l'optimisant.

L'état des disques, du liquide de frein et l'usure des plaquettes sont à vérifier très régulièrement.

Dès que nécessaire il convient de faire changer les plaquettes de freins, d'autant plus important qu'il en va de l'usure prématurée du disque de frein.



## **Les feux**

- Pour rendre visible les motocyclistes des autres catégories d'usagers l'allumage des feux de croisement est obligatoire (code de la route).
- Les feux doivent être homologués. Il convient de vérifier régulièrement leur propreté et leur fonctionnement.



*Batterie HS dans 3, 2, 1, .....*

## **L'importance du clignotant :**

- La panne d'un clignotant en moto constitue un réel danger, d'autant que l'on peut ne pas s'en apercevoir tout de suite.
- La vérification de leur bon fonctionnement est donc à inclure dans son check-up quotidien.



## **Niveau des liquides du moteur**

Les liquides (freins, huile et carburant) constituent des facteurs centraux de la bonne « santé » de la moto. Pour ces vérifications, il faut utiliser la notice du constructeur afin de ne rien oublier et de respecter les directives qu'elle contient.

On peut demander conseil à son garagiste pour s'assurer des bons délais de vérifications (par exemple, le liquide de frein est généralement à remplacer au moins tous les deux ans).

Rouler avec une carence d'huile moteur peut occasionner un « serrage moteur » et causer d'importants dommages à une moto et surtout entraîner un danger réel :

– chute, percussion par l'arrière, projections de fluides brûlants, etc.



### **Les modifications techniques**

Il est interdit de modifier sans autorisation :

- le dispositif d'échappement ;
- le type de transmission ;
- la cylindrée, le taux de compression et la puissance ;
- si adjonction d'un side-car, modification obligatoire du certificat de réception ;
- le diamètre des roues.



**Fin de cette fiche**



On noircit la fiche 7 !  
Courage !



*Un pneumatique mal serré, un !*

## Fiche 7

### Fiche 7 :

#### Les éléments mécaniques du motocycle liés à la sécurité :

1. Les pneumatiques.
2. Les freins.
3. Les feux.
4. Les niveaux.
5. Les modifications techniques.



## Les éléments mécaniques du motocycle liés à la sécurité

### Les pneumatiques

- Seuls points [ ] et d' [ ] avec la chaussée, les pneumatiques sont essentiels.
- Ils sont les premiers garants de la qualité du [ ].
- Les témoins d' [ ] sont à surveiller régulièrement. Dès que ces témoins sont atteints, les pneus sont à changer d'urgence.
- La juste [ ] conditionne la sécurité et le confort de conduite.
- Chaque constructeur et fabricant édite un tableau de pression et établit ses recommandations, avec des niveaux de pressions souvent différenciés pour les pneus avant et arrière auxquels il faut se référer.



Le [ ] accélère l' [ ] et défavorise la tenue de [ ] sur chaussée détremée.

Un sous-gonflage important :

- [ ] le motocycle, quelle que soit la vitesse de circulation ;
- entraîne des risques de [ ] plus importants.



## Les [REDACTED]

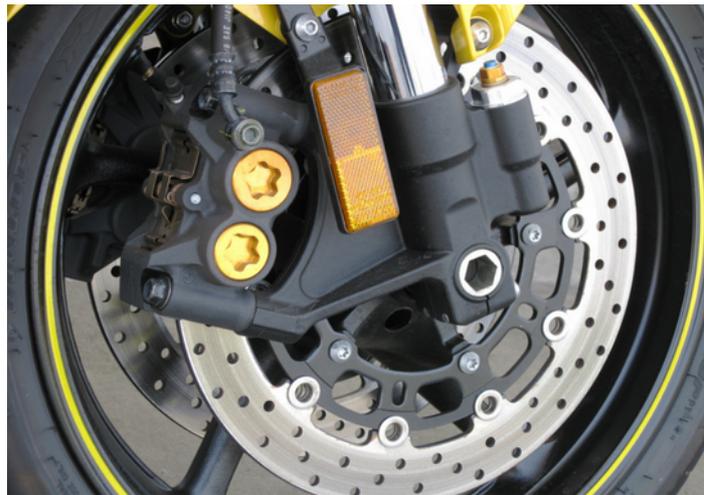
Les freins constituent la première des assurances sur la route et leur parfait état de fonctionnement est fondamental pour la sécurité.

En cas de danger la première réaction est de solliciter les freins, ils sont le système de [REDACTED] privilégié pour tous les usagers de la route.

Un système [REDACTED] permet en cas de freinage d'urgence de conserver la maîtrise de la [REDACTED] et la [REDACTED] de sa machine sans [REDACTED] la distance d'arrêt mais en l'optimisant.

L'état des disques, du liquide de frein et l'usure des plaquettes sont à [REDACTED] très régulièrement.

Dès que nécessaire il convient de faire changer les plaquettes de freins, d'autant plus important qu'il en va de l'usure prématurée du disque de frein.



## Les feux

- Pour rendre visible les motocyclistes des autres catégories d'usagers l'allumage des feux de croisement est [REDACTED] (code de la route).
- Les feux doivent être homologués. Il convient de vérifier régulièrement leur [REDACTED] et leur [REDACTED].



*Batterie HS dans 3, 2, 1, .....*

## L'importance du [REDACTED]:

- La panne d'un [REDACTED] en moto constitue un réel danger, d'autant que l'on peut ne pas s'en apercevoir tout de suite.
- La vérification de leur bon fonctionnement est donc à inclure dans son [REDACTED] [REDACTED].



### Niveau des [REDACTED] du moteur

Les [REDACTED] ([REDACTED], [REDACTED] et [REDACTED]) constituent des facteurs centraux de la bonne « santé » de la moto. Pour ces vérifications, il faut utiliser la notice du constructeur afin de ne rien oublier et de respecter les directives qu'elle contient.

On peut demander conseil à son garagiste pour s'assurer des bons délais de vérifications (par exemple, le liquide de frein est généralement à remplacer au moins tous les deux ans).

Rouler avec une carence d'huile moteur peut occasionner un « serrage moteur » et causer d'importants dommages à une moto et surtout entraîner un danger réel :

- chute, percussion par l'arrière, projections de fluides brûlants, etc.



### Les modifications techniques

Il est interdit de modifier sans autorisation :

- le dispositif d'[REDACTED] ;
- le type de [REDACTED] ;
- la [REDACTED], le [REDACTED] et la [REDACTED] ;
- si adjonction d'un s[REDACTED], modification obligatoire du certificat de réception ;
- le [REDACTED] des roues.



**Fin de cette fiche**



## Fiche 7 : Comme pour l'examen !

### Fiche 7 :

- Les éléments mécaniques du motocycle liés à la sécurité :
5. Les pneumatiques.
  6. Les freins.
  7. Les feux.
  8. Les niveaux.
  9. Les modifications techniques.



Ouille ....



## Fiche 8

### Fiche 8 :

1. L'assurance :
2. Les différents types :
3. L'assurance obligatoire.
4. Les assurances facultatives.
5. Les conséquences d'un défaut d'assurance.
6. Les cas de refus de payer par l'assureur.

# L'assurance

## Les différents types

Il existe deux principales sortes d'assurances :

- L'assurance obligatoire
- les assurances facultatives.

### L'assurance obligatoire :

C'est ce qu'on appelle habituellement l'assurance « aux tiers ».

Elle garantit la responsabilité civile du motocycliste et paie les dommages causés aux autres.

elle n'indemnise ni les dégâts causés à sa moto ni ses dommages corporels.

Le motocycliste doit obligatoirement être assuré **en responsabilité civile** pour les dommages causés aux tiers. Ces dommages peuvent avoir une origine accidentelle, provenir d'un incendie de la moto, voire même de la chute des objets qu'elle transporte.

La garantie de responsabilité civile s'applique à toute personne autorisée à conduire la moto assurée.



### Les assurances facultatives :

Le motocycliste est libre de les souscrire ou non en plus de l'assurance obligatoire.

### Elles offrent les garanties suivantes :

– la **garantie « dommage collisions »** ou « **tiers-collisions** » indemnise les dégâts causés au véhicule de l'assuré même s'il est responsable, en cas de collision avec un autre usager identifié ;

– la **garantie dommage par accident** indemnise les dégâts causés au véhicule de l'assuré, même s'il n'y a pas eu de collision. **Cette garantie est souvent appelée « tous risques »** ;

– la **garantie individuelle** accident couvre l'assuré lui-même en cas de blessure, l'assurance verse une certaine somme ; en cas de décès elle verse une somme d'argent aux héritiers ;

– la **garantie vol-incendie** rembourse la valeur du véhicule, déduction faite de la franchise en cas de vol ou incendie du véhicule ;

– la **garantie défense-recours** prend en charge, sous certaines conditions, la défense de l'assuré en cas d'accident ou d'infraction ou négocie avec l'adversaire en cas d'accident afin d'obtenir la meilleure indemnisation possible de l'assuré.



*La vie sauvage .... et paf le chevreuil...*



*Moto Guzzi en combustion spontanée avec départ de feu de forêt (\$\$\$\$)*

## Les conséquences d'un défaut d'assurance

L'absence d'assurance constitue une infraction passible, notamment, d'une amende et d'un emprisonnement. En cas d'absence d'assurance, le motocycliste responsable d'un accident devra payer tous les dommages causés :

- aux autres véhicules ;
- au domaine public (poteaux, plantations, etc.) ;
- au domaine privé ;
- aux victimes (blessés ou tués), les soins, hospitalisation, traitements, rentes..., ces frais peuvent représenter des sommes très importantes.



## Les cas de refus de payer par l'assureur

- Dommage volontairement causé par l'assuré
- Le motocycliste est sous l'emprise d'un état alcoolique ;
- Le motocycliste n'a pas l'âge requis ;
- Le motocycliste n'est pas titulaire du permis correspondant à la catégorie de la moto utilisée ;
- le permis n'est pas en état de validité (suspension, retrait, visite médicale...) ;
- Transformation(s) qui modifie(nt) les caractéristiques techniques indiquées sur le certificat d'immatriculation (débridage par exemple) ;
- Déclaration frauduleuse lors de la souscription du contrat.

Fin de la fiche 8

**[5 FACTORS] THAT AFFECT MOTORCYCLE INSURANCE COSTS**

**ROUTINE BIKE TRIP TO GET TO AND FROM WORK**  
HIGHER RISK OF AN ACCIDENT

**WEEKEND BIKE TRIPS**  
LOWER RISK OF AN ACCIDENT

**EVERY STATE REQUIRES MOTORCYCLE LIABILITY INSURANCE**  
COST OF COLLISION VARIES  
MINIMUM LIMIT VARIES

**PERSONS AGE & DRIVING HISTORY LIABILITY INSURANCE**  
YOUNGER DRIVERS HIGHER RISK OF AN ACCIDENT

**MAKE / MODEL / YEAR AFFECT COST**  
NEW BIKE MORE \$\$\$ TO FIX  
OLD BIKE LESS \$\$ TO FIX  
ENHANCEMENTS AFFECT COST

**LOWER PREMIUMS LOCKED IN GARAGE**  
HIGHER PREMIUMS LEFT ON STREET

SOURCE: [HTTPS://WWW.TRUSTEDCHOICE.COM/MOTORCYCLE-INSURANCE/COVERAGE-COST/](https://www.trustedchoice.com/motorcycle-insurance/coverage-cost/)



**Allez, on noircit la fiche 8 !**



**« No stairway to heaven » please .....**

## Fiche 8

### Fiche 8 :

1. L'assurance :
2. Les différents types :
3. L'assurance obligatoire.
4. Les assurances facultatives.
5. Les conséquences d'un défaut d'assurance.
6. Les cas de refus de payer par l'assureur.



# L'assurance

## Les différents types

Il existe deux principales sortes d'assurances :

- L'assurance [REDACTED]
- les assurances [REDACTED].

### L'assurance obligatoire :

C'est ce qu'on appelle habituellement l'assurance

« [REDACTED] ».

Elle garantit la [REDACTED] du motocycliste et paie les dommages causés [REDACTED]. elle n'indemnise ni les dégâts [REDACTED] ni ses dommages [REDACTED].

Le motocycliste doit obligatoirement être assuré [REDACTED] pour les dommages causés aux tiers. Ces dommages peuvent avoir une origine [REDACTED] provenir d'un [REDACTED] de la moto, voire même de la chute [REDACTED] qu'elle transporte.

La garantie de [REDACTED] s'applique à toute personne autorisée à conduire la moto assurée.



## Les assurances [REDACTED]:

Le motocycliste est libre de les souscrire ou non en plus de l'assurance obligatoire.

### Elles offrent les garanties suivantes :

– la **garantie** « [REDACTED] » ou « [REDACTED] » indemnise les dégâts causés au véhicule [REDACTED] même s'il est responsable, en cas de collision avec un autre usager identifié ;

– la **garantie** [REDACTED] indemnise les dégâts causés au véhicule de l'assuré, même s'il n'y a pas eu de collision. **Cette garantie est souvent appelée** « [REDACTED] » ;

– la [REDACTED] accident couvre l'assuré lui-même en cas de blessure, l'assurance verse une certaine somme ; en cas de décès elle verse une somme d'argent aux héritiers ;

– la **garantie** [REDACTED] rembourse la valeur du véhicule, déduction faite de la franchise en cas de vol ou incendie du véhicule ;

– la **garantie** [REDACTED] prend en charge, sous certaines conditions, la défense de l'assuré en cas d'accident ou d'infraction ou négocie avec l'adversaire en cas d'accident afin d'obtenir la meilleure indemnisation possible de l'assuré.



*La vie sauvage .... et paf le chevreuil...*



*Moto Guzzi en combustion spontanée avec départ de feu de forêt (\$\$\$\$)*

## Les conséquences d'un défaut d'assurance

L'absence d'assurance constitue une [REDACTED] passible, notamment, d'une [REDACTED] et d'un [REDACTED].

En cas d'absence d'assurance, le motocycliste responsable d'un accident devra payer tous les dommages causés :

- aux autres [REDACTED] ;
- au domaine [REDACTED] ([REDACTED], [REDACTED], etc.) ;
- au domaine [REDACTED] ;
- aux [REDACTED] (blessés ou tués), les [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], ..., ces frais peuvent représenter des sommes très [REDACTED]



## Les cas de refus de payer par l'assureur

- Dommage volontairement causé [REDACTED]
- Le motocycliste est sous l'emprise d'un état [REDACTED] ;
- Le motocycliste n'a pas l' [REDACTED] ;
- Le motocycliste n'est pas [REDACTED] correspondant à la [REDACTED] de la moto utilisée ;
- le permis n'est pas en état de [REDACTED] (suspension, retrait, visite médicale...) ;
- [REDACTED] qui modifie(nt) les caractéristiques techniques indiquées sur le certificat d'immatriculation ([REDACTED] par exemple) ;
- Déclaration [REDACTED] lors de la souscription du contrat.

## Fin de la fiche 8

**[5 FACTORS] THAT AFFECT MOTORCYCLE INSURANCE COSTS**

- ROUTINE BIKE TRIP TO GET TO AND FROM WORK**: HIGHER RISK OF AN ACCIDENT
- WEEKEND BIKE TRIPS**: LOWER RISK OF AN ACCIDENT
- EVERY STATE REQUIRES MOTORCYCLE LIABILITY INSURANCE**: COST OF COLLISION VARIES, MINIMUM LIMIT VARIES
- PERSONS AGE & DRIVING HISTORY LIABILITY INSURANCE**: YOUNGER DRIVERS HIGHER RISK OF AN ACCIDENT
- LOWER PREMIUMS LOCKED IN GARAGE**: HIGHER PREMIUMS LEFT ON STREET
- MAKE / MODEL / YEAR AFFECT COST**: NEW BIKE MORE \$\$\$ TO FIX, OLD BIKE LESS \$\$ TO FIX, ENHANCEMENTS AFFECT COST

SOURCE: [HTTPS://WWW.TRUSTEDCHOICE.COM/MOTORCYCLE-INSURANCE/COVERAGE-COST/](https://www.trustedchoice.com/motorcycle-insurance/coverage-cost/)



**Fiche 8 : C'est à vous, comme pour l'examen ! Développez cette fiche :**

**Fiche 8 :**

1. L'assurance :
2. Les différents types :
3. L'assurance obligatoire.
4. Les assurances facultatives.
5. Les conséquences d'un défaut d'assurance.
6. Les cas de refus de payer par l'assureur.



**THE OUTLAW BIKER – THEN ...**



Intermède :  
Ce motard à eût la vie sauve grâce à son équipement moto EPI :



*AVANT L'ACCIDENT*

**APRES l'accident**





**PANTALON CUIR MOTO + VESTE CUIR MOTO + CASQUE + DORSALE + GANTS + BOTTES AUX NORMES EPI = JUSTE UN HUMERUS ET UN POIGNET CASSE**



## Fiche 9

### Fiche 9 :

1. L'alcool, les stupéfiants :
2. L'alcool.
3. L'alcoolémie.
4. Les effets.
5. Le cannabis.
6. Les médicaments.
7. Les sanctions.

## L'alcool, les stupéfiants

### L'alcool

#### Les accidents moto imputables à l'alcool en 2011 (\*) :

- 1 accident mortel sur 4 ;
- 151 décès ;
- Ils ont lieu 1 fois sur 2 la nuit.

#### L'alcoolémie :

- Le taux d'alcool limite à ne pas atteindre est de 0,5 g d'alcool par litre de sang soit 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré.
- Chaque verre (norme débit de boisson) consommé fait monter le taux d'alcool de 0,20 g à 0,25 g en moyenne.
- Ce taux peut augmenter en fonction de l'état de santé, du degré de fatigue, du stress ou des caractéristiques physiques de la personne.

#### Le taux d'alcool maximal est atteint :

- 1/2 heure après absorption à jeun ;
- 1 heure après absorption au cours d'un repas.
- L'alcoolémie baisse en moyenne de 0,10 g à 0,15 g d'alcool par litre de sang en 1 heure.
- Café salé, cuillerée d'huile... : aucun « truc » ne permet d'éliminer l'alcool plus rapidement.



*Haha, oui mais non...*



*Ah oui, les Guardians Bells ([cliquez >>ici<< pour la légende](#)) ne marchent pas non plus pour faire baisser le taux d'alcoolémie*

## Les effets

L'alcool agit sur le cerveau et sur tout le système nerveux, ce qui provoque des conséquences graves pour le conducteur.

### Les conditions physiques sont amoindries :

- – champ visuel réduit, vision trouble, inattention, sommeil ;
- – perte de mémoire, perte des apprentissages, diminution des réflexes.

### Le comportement est modifié :

- – diminution de la peur et prise de risque exagérée ;
- – agressivité ;
- – euphorie.



## Le cannabis

### Les effets :

- – capacité à contrôler la trajectoire diminuée ;
- – temps de réaction allongé ;
- – déficit des mécanismes d'attention et de vigilance ;
- – fausse sensation de sécurité.

L'usage du cannabis seul multiplie le risque d'être responsable d'un accident mortel par 1,8.

L'usage combiné du cannabis et de l'alcool (alcoolémie positive) multiplie ce risque par 14.



*Junk Food*

## Les médicaments

Un grand nombre de médicaments souvent appelés anodins présentent des effets indésirables pouvant influencer l'aptitude à conduire sans que le conducteur en soit conscient.

Avant de conduire, il convient de lire attentivement les notices ou de demander conseil à son médecin

Certains médicaments sont incompatibles avec la consommation d'alcool et entraînent un sur-risque d'accident considérable.



## Les sanctions

### L'alcool :

Taux compris entre 0,5 et 0,8 g (contravention) :

- amende de 135 euros et retrait de 6 points sur le permis de conduire.

Taux égal ou supérieur à 0,8 g (délit) :

- retrait de 6 points sur le permis de conduire ;
- amende pouvant aller jusqu'à 4 500 euros ;
- immobilisation du véhicule ;
- suspension (jusqu'à 3 ans) voire annulation du permis ;
- peine de prison (jusqu'à 2 ans).



### Les stupéfiants :

Des dépistages d'absorption de substances ou plantes classées comme stupéfiants sont réalisées par les forces de police et de gendarmerie.

En cas de dépistage positif et confirmé :

- retrait de 6 points sur le permis de conduire ;
- amende pouvant aller jusqu'à 4 500 euros ;
- immobilisation du véhicule ;
- suspension (jusqu'à trois ans) voire annulation du permis ;
- peine de prison (jusqu'à deux ans).

Les sanctions sont aggravées lorsque cette infraction est couplée avec un taux d'alcool prohibé : les peines sont portées à trois ans d'emprisonnement et 9 000 euros d'amende

Fin de la fiche 9  
**On noircit !**



# HARLEY DAVIDSON

The most efficient way to convert gasoline into noise  
without the side effects of horsepower.

fakeposters.com

**Continuons !**

## Fiche 9

### Fiche 9 :

1. L'alcool, les stupéfiants :
2. L'alcool.
3. L'alcoolémie.
4. Les effets.
5. Le cannabis.
6. Les médicaments.
7. Les sanctions.

## L'alcool, les stupéfiants

### L'alcool

#### Les accidents moto imputables à l'alcool en 2011 (\*) :

- 1 accident mortel sur ■ ;
- ■ décès ;
- Ils ont lieu ■ fois sur ■ la nuit.

#### L'alcoolémie :

- Le taux d'alcool limite à ne pas atteindre est de ■ g d'alcool par litre de sang soit ■ mg d'alcool par litre d'air expiré.
- Chaque verre (norme débit de boisson) consommé fait monter le taux d'alcool de ■ g à ■ g en moyenne.
- Ce taux peut augmenter en fonction de l'état de santé, du degré de fatigue, du stress ou des caractéristiques physiques de la personne.

#### Le taux d'alcool maximal est atteint :

- ■ heure après absorption à jeun ;
- ■ heure après absorption au cours d'un repas.
- L'alcoolémie baisse en moyenne de ■ g à **0.15** g d'alcool par litre de sang en 1 heure.
- Café salé, cuillerée d'huile... : aucun « truc » ne permet d'éliminer l'alcool plus rapidement.



*Haha oui mais non*



*Ah oui, les Guardians Bells ([cliquez >>ici<< pour la légende](#)) ne marchent pas non plus pour faire baisser le taux d'alcoolémie*

## Les effets

L'alcool agit sur le cerveau et sur tout le système nerveux, ce qui provoque des conséquences graves pour le conducteur.

### Les conditions physiques sont amoindries :

- – champ visuel [REDACTED], vision [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED];
- – perte de [REDACTED], perte des [REDACTED], diminution des [REDACTED].

### Le comportement est modifié :

- – diminution de la [REDACTED] et prise de risque [REDACTED] ;
- – [REDACTED];
- – [REDACTED].



## Le cannabis

### Les effets :

- – capacité à contrôler [REDACTED] diminuée ;
- – temps de réaction [REDACTED];
- – [REDACTED] des mécanismes d'attention et de vigilance ;
- – fausse sensation de [REDACTED].

L'usage du cannabis seul multiplie le risque d'être responsable d'un accident mortel par [REDACTED]

L'usage combiné du cannabis et de l'alcool (alcoolémie positive) multiplie ce risque par [REDACTED].



*Junk Food*

## Les médicaments

Un grand nombre de médicaments souvent appelés anodins présentent des effets indésirables pouvant influencer l'aptitude à [REDACTED] sans que le conducteur en soit conscient.

Avant de conduire, il convient de lire attentivement [REDACTED] ou de demander conseil à [REDACTED]

Certains médicaments sont incompatibles avec la consommation [REDACTED] et entraînent un sur-risque d'[REDACTED] considérable.

## Les sanctions

### L'alcool :

Taux compris entre [REDACTED] et [REDACTED] g (contravention) :

- – amende de [REDACTED] euros et retrait de [REDACTED] points sur le permis de conduire.

Taux égal ou supérieur à [REDACTED] g (délit) :

- – retrait de [REDACTED] points sur le permis de conduire ;
- – amende pouvant aller jusqu'à [REDACTED] euros ;
- – [REDACTED] du véhicule ;
- – [REDACTED] (jusqu'à [REDACTED] ans) voire annulation du permis ;
- – peine de [REDACTED] (jusqu'à [REDACTED] ans).

### Les stupéfiants :

Des dépistages d'absorption de substances ou plantes classées comme stupéfiants sont réalisées par les forces de [REDACTED] et de [REDACTED].

En cas de dépistage positif et confirmé :

- – retrait de [REDACTED] points sur le permis de conduire ;
- – amende pouvant aller jusqu'à [REDACTED] euros ;
- – [REDACTED] du véhicule ;
- – [REDACTED] (jusqu'à [REDACTED] ans) voire annulation du permis ;
- – peine de [REDACTED] (jusqu'à [REDACTED] ans).

Les sanctions sont aggravées lorsque cette infraction est couplée avec un taux d'[REDACTED] prohibé : les peines sont portées à [REDACTED] ans d'emprisonnement et [REDACTED] euros d'amende



## ***Fiche 9 : Maintenant c'est à vous, comme pour l'examen !***

### **Fiche 9 :**

1. L'alcool, les stupéfiants :
2. L'alcool.
3. L'alcoolémie.
4. Les effets.
5. Le cannabis.
6. Les médicaments.
7. Les sanctions.



Oh my god I was sticking my feet  
out the window and this biker  
tickled my foot I'm DYING



## Fiche 10

### Fiche 10 :

1. La fatigue, la route de nuit :
2. La fatigue.
3. La somnolence.
4. Solutions.
5. La route de nuit.

## La fatigue, la route de nuit

La fatigue et la somnolence augmentent considérablement le risque d'accident. Pour un motocycliste la vigilance et l'efficacité sont primordiales.

### La fatigue,

c'est la difficulté à rester concentré.

### Ses signes :

- – les yeux picotent ;
- – le cou et les épaules sont raides et font un peu mal, sensation d'être mal assis ;
- – douleurs de dos ;
- – regard qui se fixe.

### Ses effets :

- – les gestes et le regard sont moins efficaces ;
- – les réactions et les réflexes sont plus lents.

### La somnolence,

- c'est la difficulté à rester éveillé.

### Ses signes :

- – bâillements ;
- – paupières lourdes.

### Ses effets :

- – une tendance à prendre des risques pour arriver plus rapidement ;
- – une forte envie de dormir ;
- – endormissement.

**Dès les premiers signes, il faut s'arrêter car les risques d'avoir un accident dans la demi-heure qui suit sont augmentés.**



### **Solutions :**

- – bien se reposer avant le départ ;
- – s'alimenter normalement, mais sans excès ;
- – ne pas absorber d'alcool ;
- – adapter sa vitesse aux circonstances, une vitesse excessive induit une fatigue supplémentaire ;
- – s'arrêter régulièrement pour se reposer (conseillé toutes les heures).



### **La route de nuit**

- 3 décès de motocyclistes sur 10 ont lieu la nuit (\*).

**Ces accidents nocturnes sont la conséquence d'une vitesse supérieure, du manque de visibilité, de la fatigue et surtout de l'absorption d'alcool.**

### **Les précautions à prendre :**

#### **Avant le départ :**

- contrôler le bon état, la propreté, le réglage et le bon fonctionnement des feux ;
- le bon état de la batterie ;
- s'équiper de manière à être protégé du froid et de l'humidité, à mieux voir et être vu (écran du casque et/ou lunettes propres, vêtements munis de dispositifs rétroréfléchissants).

#### **Pendant le trajet :**

- – faire des pauses plus fréquentes ;
- – adapter son allure à la visibilité ;
- – ralentir davantage en virage que le jour, car l'importance de la courbe est plus difficile à apprécier et la perception des obstacles plus tardive ;
- – en cas d'éblouissement, fixer le bord droit de la route le plus loin possible ;
- – se méfier du « coup de pompe » au petit matin.



**Fin de la fiche 10 : on noircit !**

## Fiche 10

### Fiche 10 :

1. La fatigue, la route de nuit :
2. La fatigue.
3. La somnolence.
4. Solutions.
5. La route de nuit.



## La fatigue, la route de nuit

La [ ] et la [ ] augmentent considérablement le risque d' [ ]. Pour un motocycliste la [ ] et l' [ ] sont primordiales.

### La fatigue,

c'est la difficulté à rester [ ]

### Ses signes :

- – les yeux [ ] ;
- – le cou et les épaules sont [ ] et font un peu [ ], sensation d'être [ ] ;
- – douleurs de [ ] ;
- – regard qui se [ ] .

### Ses effets :

- – les gestes et le regard sont moins [ ] ;
- – les [ ] et les [ ] sont plus lents.

### La somnolence,

- c'est la difficulté à [ ]

### Ses signes :

- – [ ] ;
- – [ ]

### Ses effets :

- – une tendance à prendre [ ] pour arriver plus [ ] ;
- – une forte envie de [ ] ;
- – [ ] .

**Dès les premiers signes, il faut s'arrêter car les risques d'avoir un accident dans la [ ] heure qui suit sont [ ]**



### Solutions :

- – bien se [REDACTED] avant le départ ;
- – s' [REDACTED] normalement, mais sans excès ;
- – ne pas absorber d' [REDACTED] ;
- – adapter sa [REDACTED] aux circonstances, une vitesse [REDACTED] induit une fatigue [REDACTED] ;
- – s'arrêter [REDACTED] pour se reposer (conseillé toutes les [REDACTED]).



### La route de nuit

- [REDACTED] décès de motocyclistes sur [REDACTED] ont lieu la nuit (\*).

**Ces accidents nocturnes sont la conséquence d'une vitesse supérieure, du manque de visibilité, de la fatigue et surtout de l'absorption d'alcool.**

### Les précautions à prendre :

#### **Avant le départ :**

- contrôler le bon état, la propreté, le réglage et le bon fonctionnement [REDACTED] ;
- le bon état de la [REDACTED] ;
- s'équiper de manière à être protégé du [REDACTED] et de l' [REDACTED], à mieux voir et être vu (écran du casque et/ou lunettes propres, vêtements munis de dispositifs [REDACTED]).

#### **Pendant le trajet :**

- – faire des [REDACTED] plus fréquentes ;
- – adapter son allure à la [REDACTED] ;
- – ralentir davantage en [REDACTED] que le jour, car l'importance de la courbe est plus difficile à [REDACTED] et la perception des [REDACTED] plus tardive ;
- – en cas d'éblouissement, fixer le bord [REDACTED] le plus loin possible ;
- – se méfier du « [REDACTED] » au petit matin.



(\*) Source ONISR.

## ***Fiche 10 : C'est à vous comme pour l'examen !***

### **Fiche 10 :**

1. La fatigue, la route de nuit :
2. La fatigue.
3. La somnolence.
4. Solutions.
5. La route de nuit.



## Fiche 11

### Fiche 11 :

1. Vitesse et freinage :
2. Vitesse en mètres par seconde.
3. Le temps de réaction.
4. L'énergie cinétique.
5. La distance de freinage.
6. Les distances d'arrêt et la vitesse.
7. Freinage et réaction de la moto.
8. Freinage et dérapage.

## Vitesse et freinage

### Vitesse en mètres par seconde

- Exprimée verbalement en kilomètres à l'heure, il est plus intéressant de la calculer en mètres par seconde car la distance d'arrêt se mesure en mètres et non en kilomètres,

### **Pour calculer la distance parcourue en une seconde,**

il suffit de multiplier par 3 le chiffre des dizaines de la vitesse indiquée.

### **Exemple :**

- à 50 km/h :  $5 \times 3 = 15$  m/s ;
- à 90 km/h :  $9 \times 3 = 27$  m/s.



### **Le temps de réaction**

C'est le temps qui s'écoule entre la perception de l'obstacle et l'action sur les freins (environ 1 seconde) au cours duquel la moto n'est pas freinée et continue à avancer.

### ***Ce temps peut être plus important si le motocycliste est :***

- – fatigué ou malade ;
- – sous l'effet de l'alcool, de la drogue ou de certains médicaments ;
- – distrait ou soucieux.



*Freinage APS (A Pieds au Sol) vers 5600 avant JC*

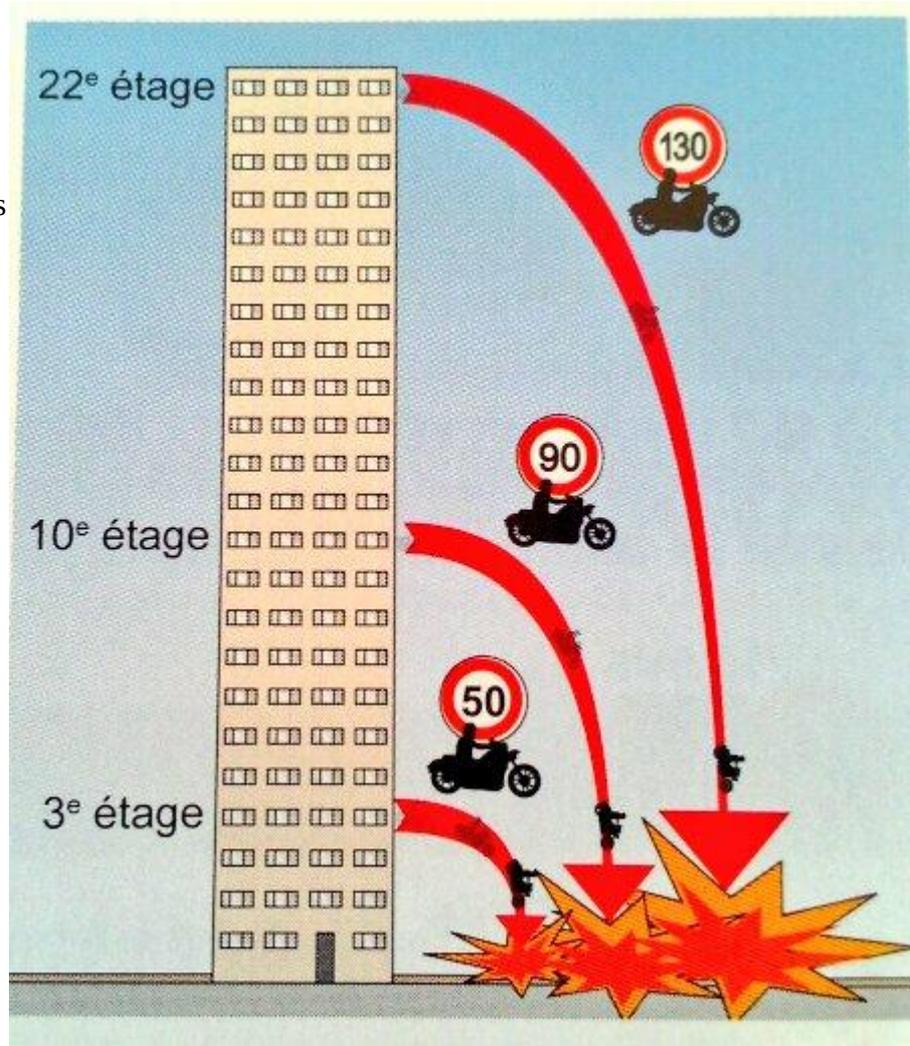
### L'énergie cinétique

C'est l'énergie qui animait le ou les véhicules juste avant le choc.

Après le choc, véhicule(s) immobilisé(s), l'énergie cinétique est tombée à zéro, car elle a été « consommée » en déformations mécaniques très brutales.

Elle augmente avec la masse du véhicule et le carré de la vitesse :

- Percuter un obstacle à 50 km/h à moto revient à tomber de trois étages.
- Percuter un obstacle à 90 km/h à moto revient à tomber de dix étages.
- Percuter un obstacle à 130 km/h à moto revient à tomber de vingt-deux étages.



### La distance de freinage

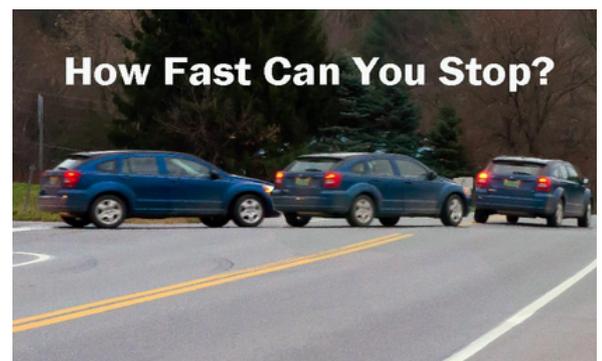
C'est la distance parcourue lorsque les freins sont en action. La distance de freinage dépend de l'état de la route, des pneumatiques, de l'état et de l'utilisation des freins, des réactions de la moto.

Cette distance est proportionnelle au carré de la vitesse.

#### Route sèche :

- – à 50 km/h = 15 m ;
- – à 90 km/h = 50 m ;
- – à 130 km/h = 110 m.

On considère que la distance de freinage **sur route mouillée est multipliée par deux.**



## Les distances d'arrêt et la vitesse

La distance d'arrêt est égale à la distance parcourue pendant le temps de réaction, plus la distance parcourue pendant le freinage.

On peut effectuer un calcul approximatif de la distance d'arrêt en multipliant le chiffre des dizaines de la vitesse indiquée par lui-même :

Exemple :

- – à 90 km/h, on obtient :  $9 \times 9 = 81$  m de distance d'arrêt ;
- – à 130 km/h, on obtient :  $13 \times 13 = 169$  m de distance d'arrêt.

## Freinage et réaction de la moto

Lors de l'utilisation du frein avant, la fourche télescopique s'enfonce, absorbe la charge sur l'avant et évite au pilote de passer par dessus le guidon.

Il est impératif de doser et de répartir le freinage (environ 70 % à l'avant et 30 % à l'arrière).

L'utilisation du frein arrière permet « d'asseoir » la machine sur la roue arrière et de limiter le transfert de charge sur la roue avant.

Lors d'un freinage d'urgence, il est préférable d'anticiper légèrement sur le frein arrière afin d'éviter le délestage de la roue arrière et limiter le transfert de charge sur la roue avant.

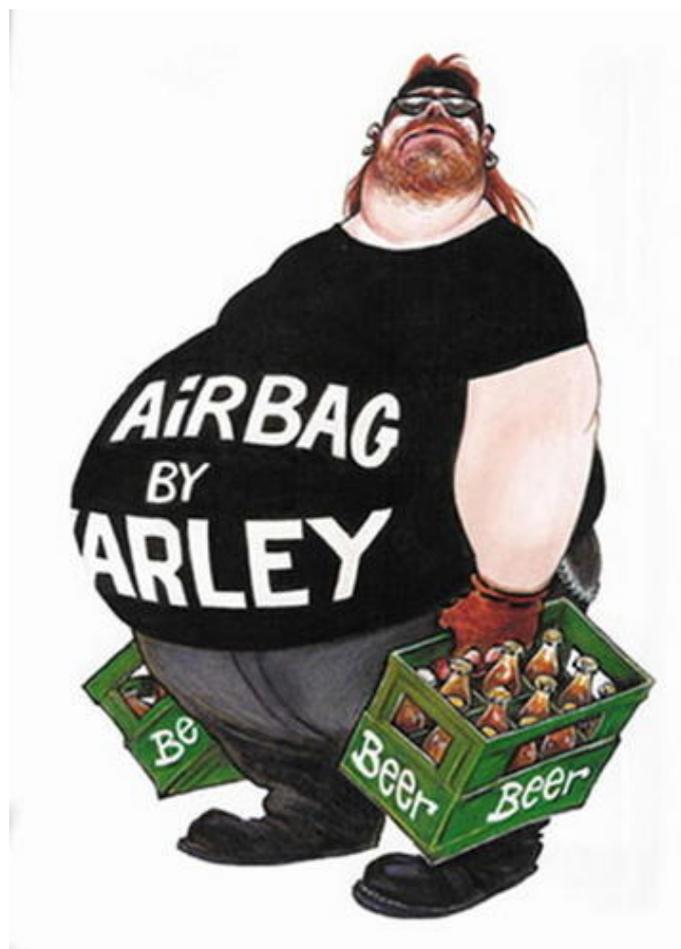
## Freinage et dérapage

Le freinage est la manœuvre la plus fréquemment tentée en situation d'urgence. Mais plus le freinage est brutal et soudain, plus la difficulté de maîtriser sa moto est élevée.

En situation d'urgence **1 motocycliste sur 5 chute.**

En cas de blocage de roue, relâcher la pression pour retrouver l'efficacité du freinage et le contrôle de la direction.

L'idéal : être équipé d'un **système ABS.**



*Pas besoin de plus pour rattraper une Harley ?*

**Fin de la fiche 11 .... on noircit !**

# Fiche 11

## Fiche 11 :

1. Vitesse et freinage :
2. Vitesse en mètres par seconde.
3. Le temps de réaction.
4. L'énergie cinétique.
5. La distance de freinage.
6. Les distances d'arrêt et la vitesse.
7. Freinage et réaction de la moto.
8. Freinage et dérapage.



## Vitesse et freinage

### Vitesse en mètres par seconde

- Exprimée verbalement en [REDACTED], il est plus intéressant de la calculer en mètres par seconde car la distance d'arrêt se mesure en [REDACTED] et non en kilomètres,

### Pour calculer la distance parcourue en une seconde,

il suffit de multiplier par [REDACTED] le chiffre des dizaines de la vitesse indiquée.

### Exemple :

- à 50 km/h :  $5 \times [REDACTED] = [REDACTED]$  m/s ;
- à 90 km/h :  $9 \times [REDACTED] = [REDACTED]$  m/s.



### Le temps de réaction

C'est le temps qui s'écoule entre la [REDACTED] de l'obstacle et l'action sur les [REDACTED] (environ 1 seconde) au cours duquel la moto n'est pas freinée et continue à [REDACTED].

### Ce temps peut être plus important si le motocycliste est :

- – [REDACTED] ou malade ;
- – sous l'effet de l' [REDACTED], de la [REDACTED] e ou de certains [REDACTED] ;
- – [REDACTED] ou s [REDACTED]



Freinage APS (A pieds au Sol) vers 5600 avant JC

Cléopâtre remplaça le tout en ABS (à bandelettes serrées) pour ses chars de parade en pierre du Nil.

### L'énergie cinétique

C'est l'énergie qui animait le ou les véhicules juste avant le choc.

Après le choc, véhicule(s) immobilisé(s), l'énergie cinétique est tombée à zéro, car elle a été « consommée » en déformations mécaniques très brutales.

Elle augmente avec la masse du véhicule et le carré de la vitesse :

- Percuter un obstacle à 50 km/h à moto revient à tomber de ■ étages.
- Percuter un obstacle à 90 km/h à moto revient à tomber de ■ étages.
- Percuter un obstacle à 130 km/h à moto revient à tomber de ■ étages.

### La distance de freinage

C'est la distance parcourue lorsque les freins sont en action

La distance de freinage dépend de l'état de la route, des pneumatiques, de l'état et de l'utilisation des freins, des réactions de la moto.

Cette distance est proportionnelle au ■ de la vitesse.

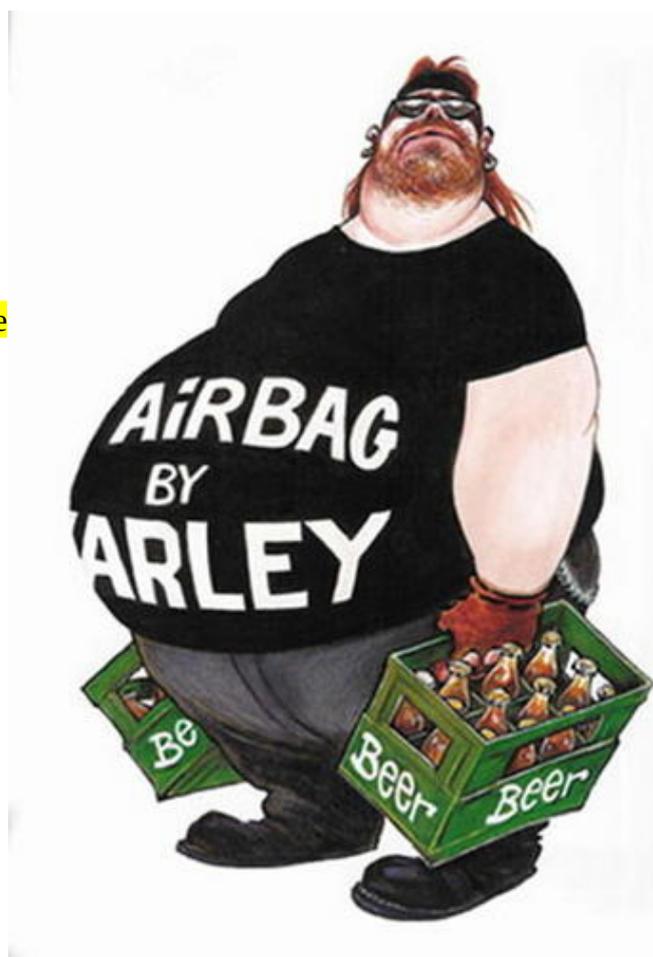
### Route sèche :

- – à 50 km/h = 15 m ;
- – à 90 km/h = 50 m ;
- – à 130 km/h = 110 m.

On considère que la distance de freinage sur route mouillée est multipliée par deux.



*Bah oui, si je laisse le schéma, ça ne présente aucun intérêt !*



## Les distances d'arrêt et la vitesse

La distance d'arrêt est égale à la distance parcourue pendant le temps de réaction, plus la distance parcourue pendant le freinage.

On peut effectuer un calcul approximatif de la distance d'arrêt en multipliant le chiffre des dizaines de la vitesse indiquée par [REDACTED] :

Exemple :

- – à 90 km/h, on obtient : [REDACTED] × [REDACTED] = [REDACTED] m de distance d'arrêt ;
- – à 130 km/h, on obtient : [REDACTED] × [REDACTED] = [REDACTED] m de distance d'arrêt.



## Freinage et réaction de la moto

Lors de l'utilisation du frein avant, la fourche télescopique s'enfonce, absorbe la charge sur l'avant et évite au pilote de passer par [REDACTED]

Il est impératif de doser et de répartir le freinage (environ [REDACTED] % à l'avant et [REDACTED] % à l'arrière). L'utilisation du frein arrière permet « d'asseoir » la machine sur la roue arrière et de limiter le transfert de charge sur la roue avant.

Lors d'un freinage d'urgence, il est préférable d'anticiper légèrement sur le frein arrière afin d'éviter le délestage de la roue arrière et limiter le transfert de charge sur la roue avant.

## Freinage et dérapage

Le freinage est la manœuvre la plus fréquemment tentée en situation d'urgence. Mais plus le freinage est brutal et soudain, plus la difficulté de maîtriser sa moto est [REDACTED].

En situation d'urgence [REDACTED] motocycliste sur [REDACTED] chute.

En cas de blocage de roue, relâcher la pression pour retrouver l'efficacité du freinage et le contrôle de la direction.

L'idéal : être équipé d'un système [REDACTED].



*Pas besoin de plus pour rattraper une Harley ?*



## Fiche 11 : A vous, comme pour l'examen !

### Fiche 11 :

1. Vitesse et freinage :
2. Vitesse en mètres par seconde.
3. Le temps de réaction.
4. L'énergie cinétique.
5. La distance de freinage.
6. Les distances d'arrêt et la vitesse.
7. Freinage et réaction de la moto.
8. Freinage et dérapage.



*Hébé, il n'y a plus qu'à tout reponcer*

# Fiche 12

## Fiche 12 :

1. Stabilité et trajectoire :
2. L'effet gyroscopique.
3. Le contre-braquage.
4. La force centrifuge.
5. L'évitement.
6. Les virages à moto.
7. Les éléments de réponse.



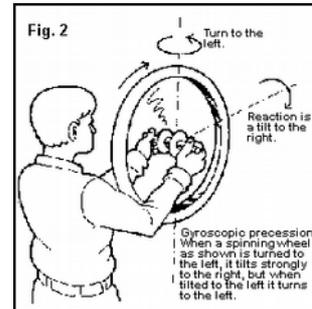
### Stabilité et trajectoire

#### L'effet gyroscopique

La rotation d'une roue engendre un phénomène, appelé effet gyroscopique, qui permet de maintenir la roue en équilibre.

Cet effet s'oppose à la modification de l'axe de rotation du moyeu de la roue.

Pour vaincre cet effet (en virage par exemple), il faut exercer sur le guidon un effort d'autant plus important que l'allure est élevée (inclinaison de la machine).



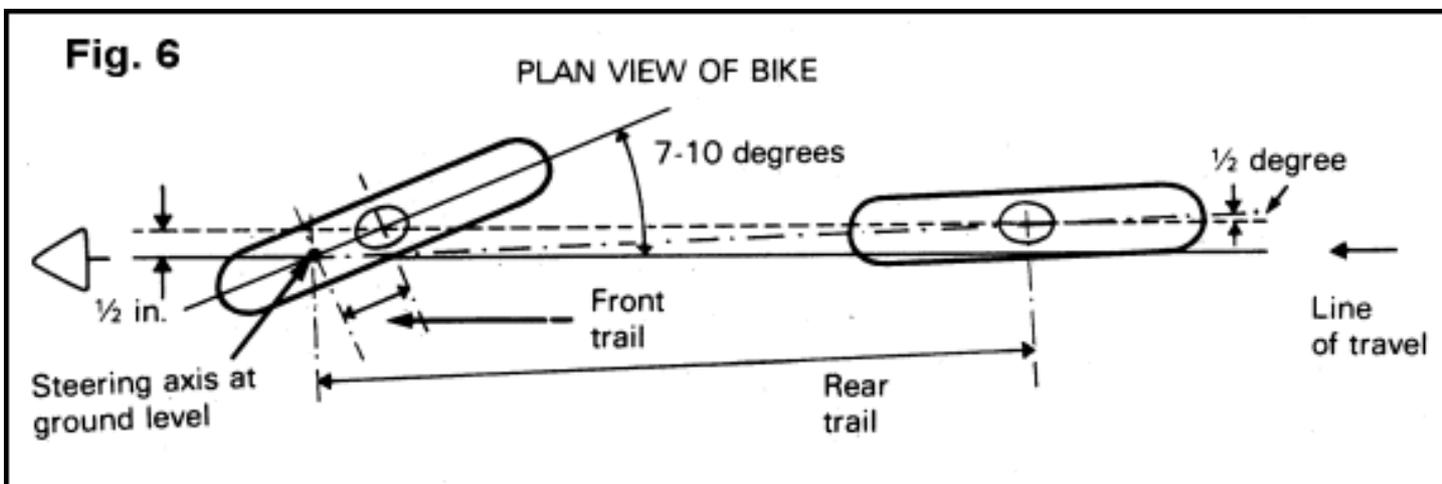
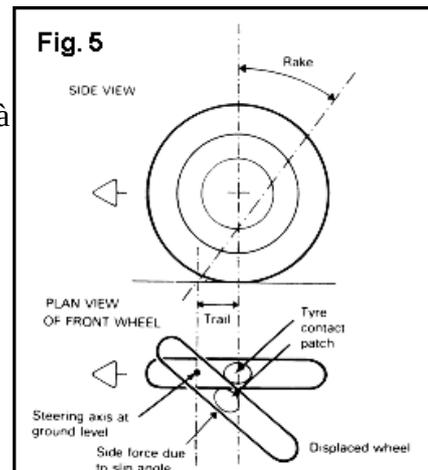
#### Le contre-braquage

Le contre-braquage, ou braquage inverse, est une technique qui permet de négocier correctement un virage à allure soutenue ou même d'éviter un obstacle soudain (uniquement à vitesse élevée) : il s'agit d'amorcer le changement de direction par une bascule de la moto vers l'intérieur du virage à prendre.

On provoque cette bascule par une brève action sur le guidon.

L'action consiste à pousser sur le guidon ainsi :

- – pour un virage à gauche, pousser sur la partie gauche ;
- – pour un virage à droite, pousser sur la partie droite.



## **La force centrifuge**

C'est la force qui, dans un virage, entraîne la moto vers l'extérieur de la courbe. Le motocycliste doit la vaincre par une poussée sur le guidon

Elle est proportionnelle au carré de la vitesse.

- Plus la motocyclette est chargée (passager ou bagages), plus la force centrifuge augmente.
- Plus le virage est serré, plus la force centrifuge augmente.

Pour compenser les effets de la force centrifuge, il faut incliner la machine vers l'intérieur du virage.

Cette technique ne peut être efficace que si la vitesse est adaptée au rayon de la courbe.



## **L'évitement**

Il est souvent moins dangereux pour un motocycliste d'esquiver une collision par une manœuvre d'évitement que de freiner brutalement et de perdre l'équilibre au freinage.

Si la manœuvre d'évitement semble plus efficace que le freinage, sa réalisation s'avère plus difficile.

A 50 km/h, il est possible de faire un évitement, à partir de 70 km/h, sa mise en œuvre devient compliquée et exigeante.



## Les virages à moto

### **Visibilité :**

Avant d'aborder un virage, il faut avoir évalué :

- l'importance de la courbe (à droite ou à gauche) ;
- l'état et la largeur de la chaussée ;
- la présence d'autres usagers.

### **Vitesse :**

Il faut adapter sa vitesse en fonction :

- de la visibilité ;
- du rayon de la courbe ;
- de l'état du sol ;
- du chargement de la moto.

### **Trajectoire :**

- adapter sa vitesse (décélération et rétrogradage avant le virage) ;

pour la découverte du virage,

- Pour un virage à gauche, placer sa machine à droite près de l'axe médian
- pour un virage à droite, plonger vers l'intérieur de la courbe (point de corde)

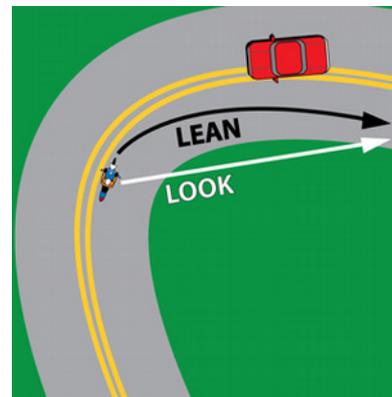
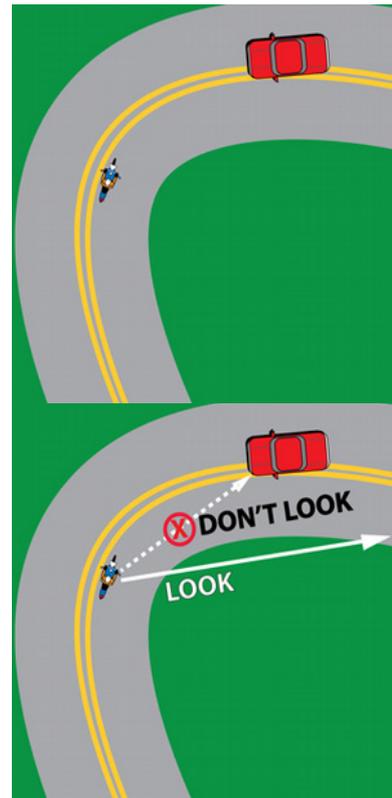
terminer en reprenant sa position dans la voie.

### **Attention :**

- la faible garde au sol des scooters, du fait de la taille réduite des roues, entraîne un risque accru de chute en virage.

# *FIN DE LA FICHE 12*

## *On noircit !*



# Fiche 12

## Fiche 12 :

1. Stabilité et trajectoire :
2. L'effet gyroscopique.
3. Le contre-braquage.
4. La force centrifuge.
5. L'évitement.
6. Les virages à moto.
7. Les éléments de réponse.



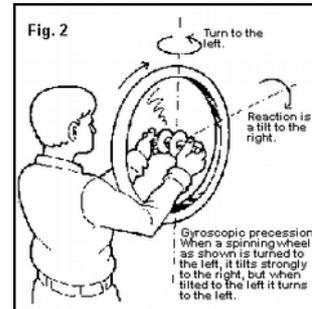
### Stabilité et trajectoire

#### L'effet

La rotation d'une roue engendre un phénomène, appelé effet [redacted], qui permet de maintenir la roue en [redacted].

Cet effet s'oppose à la modification de l'[redacted] du moyeu de la roue.

Pour vaincre cet effet (en virage par exemple), il faut exercer sur le guidon un effort d'autant plus important que l'allure est élevée ([redacted] de la machine).



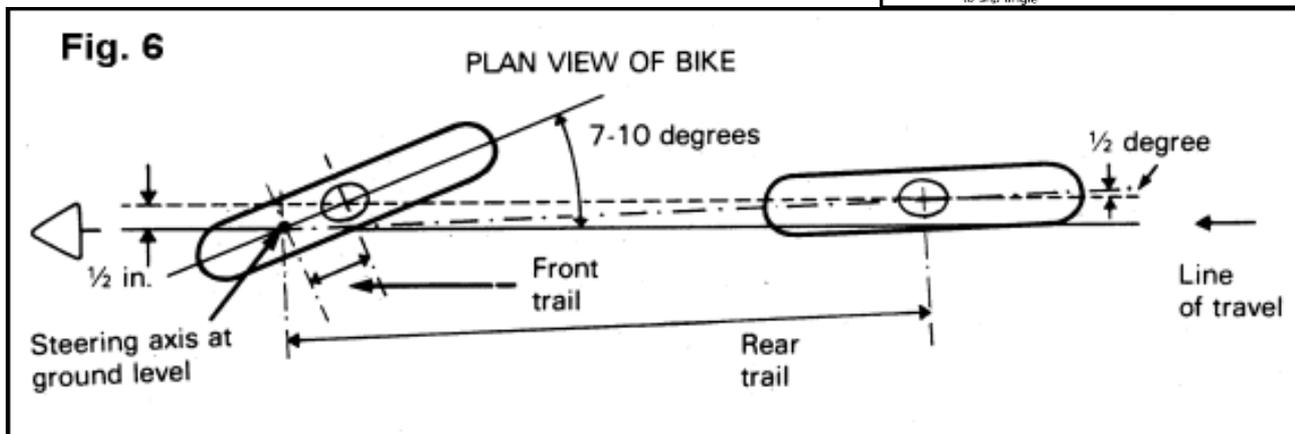
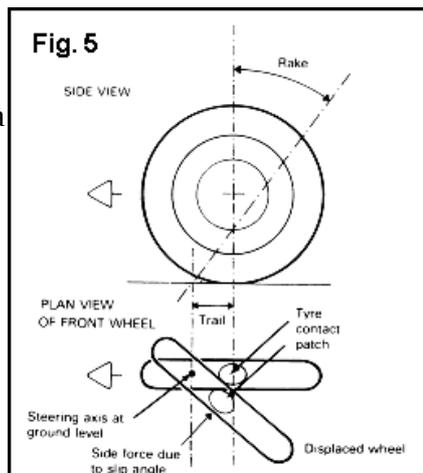
#### Le

Le [redacted], ou braquage inverse, est une technique qui permet de négocier correctement un virage à allure soutenue ou même d'éviter un obstacle soudain (uniquement à vitesse élevée) : il s'agit d'amorcer le changement de direction par une bascule de la moto vers l'intérieur du virage à prendre.

On provoque cette bascule par une brève action sur le guidon.

L'action consiste à pousser sur le guidon ainsi :

- – pour un virage à [redacted], pousser sur la partie [redacted] ;
- – pour un virage à [redacted], pousser sur la partie [redacted].



## La force

C'est la force qui, dans un virage, entraîne la moto vers l'extérieur de la courbe.

Le motocycliste doit la vaincre par une poussée sur le guidon

Elle est proportionnelle au rayon de la courbe.

- Plus la motocyclette est chargée (passager ou bagages), plus la force centrifuge augmente.
- Plus le virage est serré, plus la force centrifuge augmente.

Pour compenser les effets de la force centrifuge, il faut incliner la machine vers l'intérieur du virage.

Cette technique ne peut être efficace que si la vitesse est adaptée au rayon de la courbe.



## L'évitement

Il est souvent moins dangereux pour un motocycliste d'éviter une collision par une manœuvre d'évitement que de freiner brusquement et de perdre l'équilibre au freinage.

Si la manœuvre d'évitement semble plus efficace que le freinage, sa réalisation s'avère plus délicate.

À 100 km/h, il est possible de faire un évitement, à partir de 120 km/h, sa mise en œuvre devient compliquée et exigeante.



## Les virages à moto

### **Visibilité :**

Avant d'aborder un virage, il faut avoir évalué :

- l'angle de la courbe (à droite ou à gauche) ;
- l'état et la largeur de la route ;
- la présence d'autres véhicules.

### **Vitesse :**

Il faut adapter sa vitesse en fonction :

- de la vitesse ;
- du rayon de la courbe ;
- de l'état du sol ;
- du poids de la moto.

### **Trajectoire :**

- adapter sa trajectoire (avant et après le virage) ;

pour la découverte du virage,

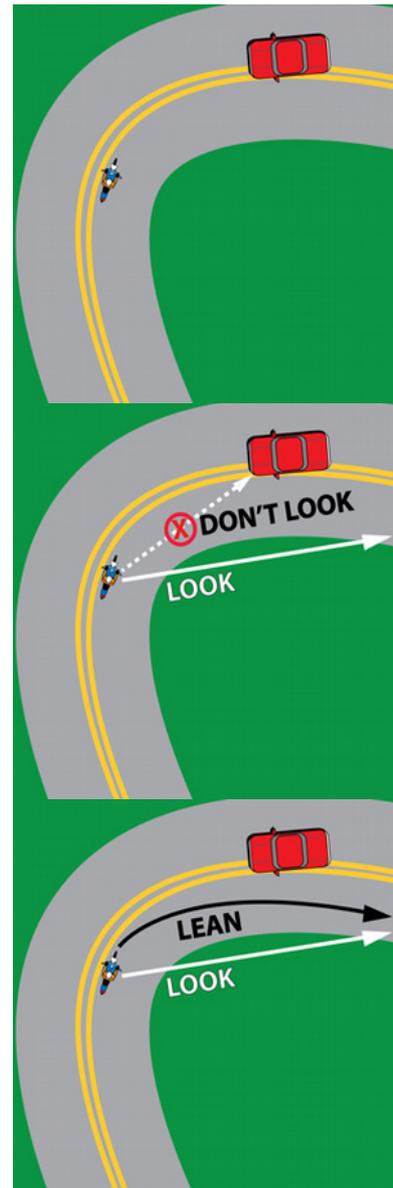
- Pour un virage à droite, placer sa machine à gauche près de l'axe médian
- pour un virage à gauche, plonger vers l'intérieur de la courbe (point de vue)

- terminer en reprenant sa trajectoire dans la voie.

### **Attention :**

- la faible garde au sol des scooters, du fait de la taille réduite des roues, entraîne un risque accru de chute en virage.

# *FIN DE LA FICHE 12*



## Fiche 12 : comme pour l'examen !

### Fiche 12 :

1. Stabilité et trajectoire :
2. L'effet gyroscopique.
3. Le contre-braquage.
4. La force centrifuge.
5. L'évitement.
6. Les virages à moto.
7. Les éléments de réponse.



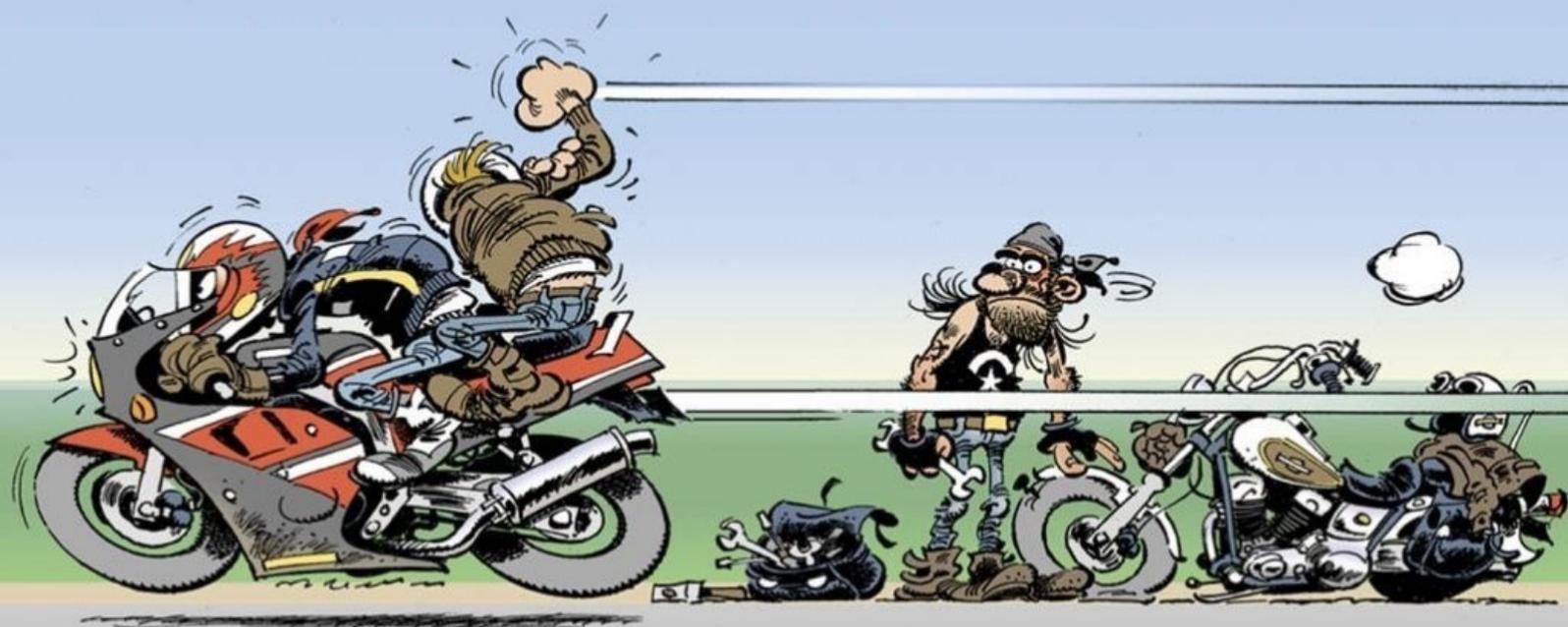
*C'est fini !  
Yeah !*



*MotoMag ! Abonnez vous ! rabonnez vous !*

*Merci à toute la communauté motarde,  
en m'excusant pour ce remix qui m'a permis d'illustrer ces 12 fiches moto  
Merci et n'hésitez pas à cliquer sur les images pour en retrouver les sources  
et lire des articles très intéressants ! Merci*

*Ça sent la fin ...  
Bon permis moto !*



LA SOLIDARITÉ MOTARDE, C'EST UNE MAIN AMIE TENDUE BIEN HAUT



# ANNEXE

## *Licence d'usage et d'utilisation de ce document PDF*

### **Creative Commons Attribution Pas d'Utilisation Commerciale Partage à l'Identique 3.0 France**



CREATIVE COMMONS CORPORATION N'EST PAS UN CABINET D'AVOCATS ET NE FOURNIT PAS DE CONSEIL JURIDIQUE. LA DISTRIBUTION DE CETTE LICENCE NE CREE AUCUNE RELATION JURIDIQUE ENTRE LES PARTIES ET CREATIVE COMMONS. CREATIVE COMMONS MET A DISPOSITION CES INFORMATIONS EN L'ETAT. CREATIVE COMMONS NE DONNE AUCUNE GARANTIE CONCERNANT LES INFORMATIONS FOURNIES ET DECLINE TOUTE RESPONSABILITE POUR LES PREJUDICES QUI RESULTERAIENT DE LEUR UTILISATION.

#### **Licence**

L'ŒUVRE (TELLE QUE DEFINIE CI-DESSOUS) EST MISE A DISPOSITION SELON LES TERMES DE CETTE LICENCE PUBLIQUE CREATIVE COMMONS (CI-APRES DENOMMEE « LPCC » OU « LICENCE »). L'ŒUVRE EST PROTEGEE PAR LE DROIT DE LA PROPRIETE LITTERAIRE ET ARTISTIQUE OU TOUTE AUTRE LOI APPLICABLE. TOUTE UTILISATION DE L'ŒUVRE AUTRE QUE CELLE AUTORISEE PAR CETTE LICENCE EST RÉSERVÉE.

L'EXERCICE DE TOUT DROIT SUR L'ŒUVRE MISE A DISPOSITION EMPORTE ACCEPTATION DES TERMES DE LA LICENCE. EN RAISON DU CARACTERE CONTRACTUEL DE LA LICENCE, L'OFFRANT ACCORDE A L'ACCEPTANT LES DROITS CONTENUS DANS CETTE LICENCE EN CONTREPARTIE DE SON ACCEPTATION.

#### **1. Définitions**

- a. **Adaptation** : œuvre créée soit à partir de l'Œuvre seule, soit à partir de l'Œuvre et d'autres œuvres préexistantes.  
Constituent notamment des Adaptations, les traductions, adaptations, œuvres composites, arrangements ou modifications d'une œuvre littéraire et artistique, d'un phonogramme, d'un vidéogramme ou d'une interprétation d'une œuvre, y compris les adaptations cinématographiques ou toute autre forme dans laquelle l'Œuvre est susceptible d'être refondue, transformée ou adaptée, notamment toute forme dérivée de l'original de manière identifiable. Il est toutefois entendu qu'une Œuvre qui constitue une Collection ne sera pas considérée comme une Adaptation aux fins de la présente Licence. Au cas où l'Œuvre serait une création musicale, une interprétation ou un phonogramme, la synchronisation de l'Œuvre avec une image animée sera considérée comme une Adaptation aux fins de la présente Licence.
- b. **Collection** : recueil d'œuvres qui, en raison de la sélection et de l'arrangement de son contenu, constitue une création intellectuelle dans laquelle chaque Œuvre se trouve incluse dans son ensemble, sous une forme non modifiée, avec une ou plusieurs autres contributions, chacune d'elles constituant des œuvres en elles-mêmes indépendantes et distinctes qui sont rassemblées pour former cet ensemble. Constituent notamment des Collections, les encyclopédies, anthologies, interprétations, phonogrammes, vidéogrammes ou émissions, ou toute œuvre autre que celles désignées à l'article 1(g). Aux fins de la présente Licence, une création qui constitue une Collection ne sera pas considérée comme une Adaptation (telle que définie ci-dessus).
- c. **Distribution** : mise à disposition du public de la version originale ou des copies de l'Œuvre ou d'une Adaptation, par la vente ou tout autre transfert de propriété ou par tout mode de communication au public dans la mesure où ces activités sont sources de droits exclusifs (location, prêt, etc).
- d. **Éléments de la Licence** : attributs de la Licence tels qu'ils ont été choisis par l'Offrant et qui figurent dans le titre de cette Licence : Attribution – Pas d'Utilisation Commerciale - Partage à l'Identique.
- e. **Offrant** : la ou les personne(s) physique(s) ou morale(s) ou la ou les entité(s) qui mettent l'Œuvre à la disposition du public selon les termes de la présente Licence.
- f. **Titulaire de Droits Originaires** : dans l'hypothèse d'une œuvre littéraire ou artistique, l'Auteur, entendu comme la ou les personnes physiques ou morales ou les entités qui ont créé l'Œuvre; et en outre, le cas échéant, (i) dans l'hypothèse d'une interprétation, les acteurs, chanteurs, musiciens, danseurs, ou toute autre personne qui joue, chante, déclame ou interprète l'œuvre littéraire, artistique ou folklorique; (ii) dans l'hypothèse d'un phonogramme ou d'un vidéogramme, le producteur, entendu comme la personne physique ou morale qui procède à la première fixation de l'interprétation sur un support; (iii)

dans l'hypothèse d'une émission, l'entreprise de communication audiovisuelle qui procède à la diffusion de l'émission; (iv) dans l'hypothèse d'une base de données, le producteur.

- g. Œuvre :** création protégeable par le droit de la propriété littéraire et artistique (droits d'auteur, droits voisins et droits *sui generis* des producteurs de bases de données) mise à disposition selon les termes de la Licence. Peuvent notamment constituer une Œuvre toute création dans le domaine littéraire, scientifique et artistique, quel qu'en soit le mode ou la forme d'expression, y compris sous forme numérique, telle qu'un livre, un pamphlet et autres écrits ; une conférence, une allocution, une plaidoirie, un cours ou un sermon ou d'autres œuvres de même nature ; une œuvre dramatique ou une comédie musicale ; une œuvre chorégraphique ou un pantomime ; une composition musicale avec ou sans paroles ; une œuvre cinématographique à laquelle sont assimilées des œuvres exprimées par un procédé analogue à la cinématographie ; un dessin, une peinture, une création architecturale, une sculpture, une gravure ou une lithographie ; une création photographique à laquelle sont assimilées des œuvres exprimées par un procédé analogue à la photographie ; une œuvre des arts appliqués ; une œuvre graphique et typographique ; une illustration, une carte, un plan, un croquis ou une œuvre tridimensionnelle relative à la géographie, la topographie, l'architecture ou aux sciences ; une interprétation, une émission ; un phonogramme ou un vidéogramme ; une anthologie ou un recueil d'œuvres ou de données diverses ou une base de données dans la mesure où elle est protégée par le droit d'auteur ou le droit des producteurs de bases de données à la condition que celles-ci soient protégées par le droit applicable qui ne couvre pas seulement les bases de données protégées par le droit d'auteur (pour éviter toute ambiguïté, les sections 3(a), 3(b) et 3(c) ne s'appliqueront pas quand seul le droit des producteurs de bases de données s'applique); une interprétation réalisée par un artiste de cirque ou de variété ; les créations des industries saisonnières de l'habillement et de la parure.
- h. Acceptant :** la ou les personne(s) physique(s) ou morale(s) ou entité(s) qui exercent sur l'Œuvre les droits accordés par cette Licence et qui n'ont pas précédemment violé les conditions de cette Licence ou qui ont reçu l'autorisation expresse de la part de l'Offrant d'exercer les droits conférés par cette licence malgré une violation précédente.
- i. Représentation :** représentation de l'Œuvre et communications au public de ces représentations publiques par un procédé quelconque, quelque soit le type de transmission, notamment numérique et incluant les modes d'exploitation prévus par le droit applicable. Constitue également notamment une communication au public, la mise à disposition d'Œuvres protégées de manière à ce que le public puisse y avoir accès de l'endroit et au moment qu'il choisit individuellement, les interprétations et communications au public des interprétations de l'Œuvre y compris les interprétations publiques au format numérique ainsi qu'une diffusion ou une rediffusion de l'Œuvre par tout moyen, notamment par des signes, des sons ou des images.
- j. Reproduction :** toute copie de l'Œuvre de quelque manière et sous quelque forme que ce soit, notamment numérique et incluant les modes d'exploitation prévus par le droit applicable. Constitue aussi notamment une Reproduction, un enregistrement sonore ou visuel, une fixation ou une reproduction de fixations de l'Œuvre, y compris le stockage d'une interprétation, d'un phonogramme ou d'un vidéogramme au format numérique ou sur tout autre support électronique.

**2. Exceptions et limitations aux droits exclusifs.** Les exceptions et limitations aux droits exclusifs prévues par la loi applicable ne sont pas affectées par la présente Licence.

**3. Étendue de l'autorisation.** Sous réserve des conditions de la présente Licence, l'Offrant autorise l'Acceptant à exercer à titre gratuit, non-exclusif, pour la durée de protection des droits applicables et pour le monde entier, les droits de :

- a. Reproduire, Distribuer et Représenter l'Œuvre, incorporer l'Œuvre dans une ou plusieurs Collections et reproduire l'Œuvre même incorporée dans lesdites Collections ;
- b. Créer, Reproduire, Distribuer et Représenter des Adaptations, à la condition que ces Adaptations, notamment toute traduction sur tout support, soient accompagnées des mentions appropriées par étiquetage, démarcation ou identification de manière à faire apparaître clairement que des modifications ont été apportées à l'Œuvre. Par exemple, une traduction pourrait porter la mention « L'œuvre originale a été traduite du français à l'anglais » ou en cas de modification « L'œuvre originale a été modifiée » ;
- c. Lorsque l'Œuvre est une base de données soumise au droit des producteurs de bases de données, extraire et réutiliser des parties substantielles.

Les droits mentionnés ci-dessus peuvent être exercés sur tous supports, médias, procédés, techniques et dans tous formats, incluant, dans la mesure du possible, les futurs médias et formats. Les droits mentionnés ci-dessus incluent le droit d'effectuer les modifications techniquement nécessaires à leur exercice sur d'autres supports, médias, procédés, techniques et formats. Les droits qui ne sont pas expressément accordés par l'Offrant à l'Acceptant par la présente Licence sont réservés, notamment dans les cas prévus à l'article 4(f). Dans le cas où l'Offrant est titulaire de droits *sui generis* sur les bases de données conformément à la loi nationale transposant la Directive Européenne sur les bases de données, l'Offrant renonce à ce droit.

**4. Restrictions.** L'autorisation accordée par l'Article 3 est expressément soumise et limitée par les restrictions suivantes :

- a. L'Acceptant peut Distribuer ou Représenter l'Œuvre uniquement selon les termes de cette licence. Il doit inclure une copie de la Licence, ou son Identifiant Uniforme de Ressource (URI), à toute copie de l'Œuvre qu'il Distribue ou Représente. L'Acceptant ne peut pas offrir ou imposer de conditions d'utilisation sur l'Œuvre qui restreignent les termes de la Licence ou la capacité du bénéficiaire ultérieur d'exercer les droits qui lui sont accordés par cette Licence. L'Acceptant ne peut consentir de sous-licence sur l'Œuvre. Il doit conserver intacts tous les avertissements qui se réfèrent à cette Licence et l'avertissement sur les garanties avec chaque copie de l'Œuvre qu'il distribue ou représente. Lorsque l'Acceptant distribue ou représente l'Œuvre, il ne doit pas imposer de mesure technique de protection susceptible de restreindre la capacité du bénéficiaire ultérieur à exercer les droits conférés par la présente Licence. L'article 4(a) s'applique à l'Œuvre telle qu'incorporée dans une Collection, mais n'a pas pour effet d'imposer que la Collection soit soumise aux conditions de la

- Licence. Si l'Acceptant crée une Collection, il doit, à la demande de tout Offrant et dans la mesure du possible, supprimer de la Collection toute référence audit Offrant, selon les modalités de l'Article 4(d), et ce conformément à la demande. Si l'Acceptant crée une Adaptation, il doit, à la demande de tout Offrant et dans la mesure du possible, supprimer de l'Adaptation toute référence audit Offrant, selon les modalités de l'Article 4(d), et ce conformément à la demande.
- b. L'Acceptant peut distribuer ou représenter une Adaptation uniquement sous les conditions : (i) de cette Licence ; (ii) d'une version ultérieure de cette Licence comprenant les mêmes Éléments de la Licence ; (iii) d'une licence Creative Commons non transposée or transposée dans une juridiction (dans cette version ou dans une version ultérieure de la licence) comprenant les mêmes Éléments de la Licence (par exemple la licence « Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage à l'Identique 3.0 Japon » (la « Licence Applicable »). L'Acceptant doit distribuer l'Adaptation selon l'une des licences mentionnées dans (i), (ii) ou (iii) (la « Licence Applicable ») à la condition de respecter les termes de la Licence Applicable d'une manière générale et les dispositions suivantes :
- L'Acceptant doit inclure une copie, ou l'URI, de la Licence Applicable à toute copie de chaque Adaptation qu'il Reproduit, Distribue ou Représente.
- L'Acceptant ne peut pas offrir ou imposer de conditions d'utilisation sur l'Adaptation qui restreignent les termes de la Licence Applicable, ou l'exercice des droits accordés au bénéficiaire de l'Adaptation par la Licence Applicable.
- Il doit conserver intacts tous les avertissements qui se réfèrent à la Licence Applicable et à l'avertissement sur les garanties avec chaque copie de l'œuvre telle qu'incluse dans l'Adaptation que l'Acceptant distribue ou représente.
- Lorsque l'Acceptant distribue ou représente une Adaptation, il ne doit pas imposer de mesure technique de protection sur l'Adaptation susceptible de restreindre la capacité du bénéficiaire ultérieur d'exercer les droits accordés par la Licence Applicable. Le présent article 4(b) s'applique à l'Adaptation telle qu'incorporée dans une collection, mais n'a pas pour effet d'imposer que la collection en dehors de l'Adaptation elle-même soit soumise aux conditions de la Licence Applicable.
- c. L'Acceptant ne peut exercer aucun des droits qui lui ont été accordés à l'article 3 d'une manière telle qu'il aurait l'intention première ou l'objectif d'obtenir un avantage commercial ou une compensation financière privée. L'échange de l'Œuvre avec d'autres œuvres soumises au droit de la propriété littéraire et artistique par voie de partage de fichiers numériques ou autrement ne sera pas considérée comme ayant l'intention première ou l'objectif d'obtenir un avantage commercial ou une compensation financière privée, à condition qu'il n'y ait aucun paiement d'une compensation financière en connection avec l'échange des œuvres soumises au droit de la propriété littéraire et artistique.
- d. Sauf introduction d'une demande prévue à l'Article 4(a), l'Acceptant doit, lorsqu'il distribue ou représente l'Œuvre, ou toute Adaptation ou Collection, garder intacts tous les avertissements sur les droits d'auteur concernant l'Œuvre et fournir, de manière appropriée au support ou au média qu'il utilise : (i) le nom du Titulaire de Droits Originaires (ou le pseudonyme, le cas échéant) s'il est mentionné, et/ou si le Titulaire de Droits Originaires et/ou l'Offrant désigne une ou des parties (par exemple un organisme de financement, un éditeur ou un journal) à attribuer (« les Parties à Attribuer ») dans l'avertissement sur les droits d'auteur de l'Offrant, les conditions d'utilisation ou, par un autre moyen approprié, le nom de la Partie ou des Parties à Attribuer ; (ii) le titre de l'Œuvre, s'il est mentionné ; (iii) dans la mesure du possible, l'URI que l'Offrant spécifie comme étant associée à l'Œuvre, sauf si ledit URI ne fait pas référence à l'avertissement sur les droits ou aux informations sur la licence relative à l'Œuvre ; et, (iv) conformément à l'Article 3(b), dans le cas d'une Adaptation, une mention identifiant l'utilisation de l'Œuvre dans l'Adaptation (par exemple « traduction française de l'Œuvre par le Titulaire de Droits Originaires » ou « scénario fondé sur l'Œuvre du Titulaire de Droits Originaires »). Les crédits requis par cet article 4(d) pourront être mis en œuvre par tout moyen approprié, sous réserve, toutefois, qu'en cas d'Adaptation ou de Collection, ces crédits figurent d'une manière au moins aussi visible que les crédits relatifs aux autres auteurs y ayant contribué, si de tels crédits apparaissent. A toutes fins utiles, l'Acceptant ne pourra utiliser les crédits requis par cet Article qu'à des fins d'attribution, de la manière susmentionnée et en exerçant les droits accordés par la Licence. L'Acceptant ne peut, implicitement ou explicitement, affirmer ou laisser supposer une quelconque relation, parrainage ou aval par le Titulaire de Droits Originaires, l'Offrant, la ou les Parties à Attribuer selon le cas, et l'Acceptant ou son utilisation de l'Œuvre, sans avoir l'autorisation distincte, expresse, écrite et préalable du Titulaire de Droits Originaires, de l'Offrant et/ou des Parties à Attribuer.
- e. Pour éviter toute ambiguïté, les restrictions accordées par l'article 3 et les articles 4(a) et 4(b) ne sont pas applicables à la partie de l'œuvre qui est soumise uniquement aux droits des producteurs de bases de données.
- f. Pour éviter toute ambiguïté :

**i. Régime légal de gestion collective obligatoire.**

Dans les cas où des utilisations de l'Œuvre seraient soumises à un régime légal de gestion collective obligatoire (auquel le droit ne permet pas de renoncer), l'Offrant se réserve le droit exclusif de collecter ces redevances par l'intermédiaire de la société de perception et de répartition des droits compétente. Sont notamment concernés la radiodiffusion et la communication dans un lieu public de phonogrammes publiés à des fins de commerce, certains cas de retransmission par câble et satellite, la copie privée d'Œuvres fixées sur phonogrammes ou vidéogrammes, la reproduction par reprographie, le prêt en bibliothèque ;

**ii. Régime de gestion collective obligatoire assorti de possibilité de renonciation.**

Dans les juridictions où il est possible de renoncer au droit de percevoir des redevances au titre d'un quelconque régime de licence légale ou de gestion collective obligatoire, l'Offrant se réserve le droit exclusif de percevoir lesdites redevances découlant de l'exercice par l'Acceptant des droits consentis en vertu de la présente Licence, dès lors que lesdits droits sont exercés par l'Acceptant à des fins ou en vue d'une utilisation autre que non commerciale, telle que permise à l'Article 4(c), et renonce en tout autre cas au droit de percevoir des redevances au titre de tout régime de licence légale ou de gestion collective obligatoire ;

**iii. Régime de gestion collective facultative.**

L'Offrant se réserve le droit de percevoir des redevances (que ce soit à titre individuel ou, au cas où l'Offrant serait membre d'un organisme de gestion collective facultative, par le biais de cet organisme) découlant de

l'exercice par l'Acceptant des droits accordés par la présente Licence, dès lors que lesdits droits sont exercés à des fins ou en vue d'un usage autre que non commercial, tel que défini à l'Article 4(c). Dans les utilisations à des fins non commerciales telles que définies à l'article 4(c), l'Offrant renonce à ce droit.

- g. A moins d'une limitation aux droits exclusifs prévue par la loi applicable, si l'Acceptant Reproduit, Distribue ou Représente l'Œuvre en elle-même, ou au sein d'une Adaptation ou d'une Collection, il doit respecter les droits moraux du Titulaire de Droits Originaires dans la mesure où ce Titulaire en bénéficie (comme les auteurs et les artistes-interprètes) et ne peut y renoncer.

## 5. Représentation, Garanties et Avertissement

SAUF ACCORD CONTRAIRE CONVENU PAR ECRIT ENTRE LES PARTIES ET DANS LA LIMITE DU DROIT APPLICABLE, L'OFFRANT MET L'ŒUVRE À DISPOSITION DE L'ACCEPTANT EN L'ÉTAT, SANS DÉCLARATION OU GARANTIE D'AUCUNE SORTE, EXPRESSE, IMPLICITE, LÉGALE OU AUTRE. SONT NOTAMMENT EXCLUES LES GARANTIES CONCERNANT LA COMMERCIALISABILITÉ, LA CONFORMITÉ, LES VICÉS CACHÉS ET LES VICÉS APPARENTS.

**6. Limitation de responsabilité.** À l'exception des garanties d'ordre public imposées par la loi applicable, l'Offrant ne sera en aucun cas tenu responsable vis-à-vis de l'Acceptant, sur la base d'aucune théorie juridique ni en raison d'aucun préjudice direct, indirect, matériel ou moral, résultant de l'exécution du présent Contrat ou de l'utilisation de l'Œuvre, y compris dans l'hypothèse où l'Offrant avait connaissance de la possible existence d'un tel préjudice.

## 7. Résiliation

- a. Toute violation par l'Acceptant des clauses de cette Licence entraînera sa résiliation automatique et la fin des droits qui en découlent. Les Licences accordées aux personnes physiques ou morales qui ont reçu de la part de l'Acceptant des Adaptations ou des Collections dans le cadre de la présente Licence ne seront pas résiliées, à condition que lesdites personnes physiques ou morales respectent pleinement leurs obligations. Les articles 1, 2, 5, 6, 7 et 8 de la présente Licence continuent à s'appliquer après la résiliation de celle-ci.
- b. Sous réserve des conditions mentionnées ci-dessus, la présente Licence est accordée pour toute la durée du droit d'auteur ou tout autre droit applicable à l'Œuvre. Néanmoins, l'Offrant se réserve à tout moment le droit d'exploiter l'Œuvre sous une autre Licence ou d'en cesser la Distribution à tout moment. Cependant, cette décision ne devra pas conduire à retirer cette Licence (ou toute autre Licence qui a été accordée, ou doit être accordée en application de la présente Licence) qui continuera à s'appliquer dans tous ses effets à moins qu'elle ne soit résiliée dans les conditions décrites ci-dessus.

## 8. Divers

- a. Lorsque l'Acceptant distribue ou représente l'Œuvre ou une Collection, l'Offrant accorde au bénéficiaire suivant, une licence sur l'Œuvre avec les mêmes termes et conditions que celle accordée à l'Acceptant.
- b. Lorsque l'Acceptant distribue ou représente une Adaptation, l'Offrant accorde au bénéficiaire une licence sur l'œuvre dans des conditions identiques à celles accordées à l'Acceptant.
- c. Si en vertu de la loi applicable, une quelconque disposition de la présente Licence était déclarée nulle, non valide ou inapplicable, cela n'aurait pas pour effet d'annuler ou de rendre inapplicables les autres dispositions de la Licence. Sans action ultérieure des parties, ladite disposition sera modifiée dans la mesure minimum nécessaire à sa validité et son applicabilité.
- d. Aucune des conditions ou des dispositions de la présente Licence ne sera réputée comme ayant fait l'objet d'une renonciation, et aucune violation comme ayant été acceptée, sans le consentement écrit et signé de la partie concernée.
- e. La présente Licence représente l'intégralité de l'accord conclu entre les parties à propos de l'Œuvre, objet de la présente Licence. Il n'existe aucun élément annexe, accord ou mandat portant sur cette Œuvre qui ne soit mentionné ci-dessus. L'Offrant ne sera tenu par aucune disposition supplémentaire qui pourrait apparaître dans une communication provenant de l'Acceptant. La présente Licence ne peut être modifiée sans l'accord écrit de l'Offrant et de l'Acceptant.

### Avertissements de Creative Commons

Creative Commons n'est pas partie à cette Licence et n'offre aucune forme de garantie relative à l'Œuvre. Creative Commons décline toute responsabilité à l'égard de l'Acceptant ou de toute autre partie, quel que soit le fondement légal de cette responsabilité et quel que soit le préjudice subi, direct, indirect, matériel ou moral, qui surviendrait du fait de cette Licence. Cependant, si Creative Commons s'est expressément identifié comme Offrant pour mettre une Œuvre à disposition selon les termes de cette Licence, Creative Commons jouira de tous les droits et obligations d'un Offrant.

À l'exception des utilisations limitées à indiquer au public que l'Œuvre est mise à disposition sous la licence Creative Commons, Creative Commons n'autorise l'utilisation par aucune partie de la marque « Creative Commons » ou de toute autre indication ou logo de Creative Commons sans le consentement écrit préalable de Creative Commons. Toute utilisation autorisée devra se conformer aux directives d'utilisation de la marque en vigueur telles qu'elles pourront être publiées sur le site web ou sur demande. Cette restriction relative à la marque ne constitue pas une partie de cette Licence.

Creative Commons Corporation peut être contacté sur <https://creativecommons.org/>.



## Les vérifications de la motocyclette

**Dire seulement le texte en bleu !**

### *Première vérification :* *Moteur :*

- *Je met le contact,*
- *je vérifie que tous les voyants s'allument et s'éteignent*
- *je démarre la moto*
- *je regarde si des voyants se sont allumés*
- *il n'y en a pas.*  
*(appuyez sur le bouton du coupe circuit)*
- *Le coupe circuit fonctionne*  
*(ré appuyez sur le bouton du coupe circuit, coupez le contact ;-)*

## *Deuxième vérification : Commande d'embrayage et d'accélération :*

*(Moto éteinte : Embrayage ! Poignée gauche ! (le jour de l'exam, le stress tout ça )*

- *On vérifie qu'on a une garde de 5 mm*
- *Je débraye: le câble est bien graissé, pas effiloché*

*(accélérateur ! poignée droite!)*

- *L'accélérateur à un jeu latéral*
- *pas de point dur quand j'accélère*
- *et un bon retour quand je le lâche*

# ***Troisième vérification : Niveau d'huile Moteur : (attention : pour un carter Humide)***

*(les seules à carter sec étant les Ducatti, ou les hyperhypersportives, je doute que les motos écoles aient les sous pour en acheter mais bon)*

*(montrer)*

- *La moto est droite sur un sol horizontal ++*
- *Le moteur est froid +++*
- *Le bouchon en haut est pour le remplissage*
- *le bouchon en bas c'est pour la jauge*
- *on dévisse la jauge, on essuie avec un chiffon sec*
- *on replonge la jauge et on retire la jauge*
- *l'huile doit se trouver entre la marque « MAXI » et « Mini »*

*(refermer le réservoir d'huile)*

# *Troisième vérification :*

## *La transmission:*

*(On montre la chaîne :)*

- *La chaîne est bien graissée*  
*(on prend la clef de la moto pour éviter de salir ses gants)*
- *on contrôle la tension de la chaîne ici*  
*(montrer le milieu de la chaîne)*
- *la flèche doit être comprise entre 45 et 55 mm*

*(soulever la chaîne vers le haut avec la clef pour regarder la hauteur de la flèche)*

# *Cinquième vérification :*

## *Les phares :*

*(Allumez les phares en tournant le contact moteur éteint)*

- *Le phare est propre, pas cassé et le feu de position fonctionne*
- *le voyant s'allume*

*(allumez le moteur laissez une main devant le phare pour vérifier)*

- *Le feu de croisement marche et le voyant s'allume.*
- *Le feu de route marche et le voyant s'allume.*

# *Sixième vérification :*

## **Indicateurs des changements de direction**

*(Mettez en route le moteur  
Mettez le clignotant droit au comodo)*

- *Le voyant fonctionne*  
*(indicateur avant ;)*
- *les indicateurs de direction sont propres, pas cassés en fonction*  
*(indicateur arrière :)*
- *les indicateurs de direction sont propres, pas cassés en fonction*  
*(Mettez le clignotant droit au comodo)*
- *Le voyant fonctionne*  
*(indicateur avant ;)*
- *les indicateurs de direction sont propres, pas cassés en fonction*  
*(indicateur arrière :)*
- *les indicateurs de direction sont propres, pas cassés en fonction*

*oui oui, le mot de passe chiant mais infallible pour les vérifications est  
« propre, pas cassé, en fonction »  
n'hésitez pas à le répéter encore et encore à l'inspecteur....)*

# *Septième vérification :*

## la direction

(vérification théorique)

Prendre le guidon :

- On déleste la roue avant et on tourne doucement de butée en butée pour voir si il y a un point dur ou de résistance

(en pratique, on peut mettre la motocyclette en équilibre sur la béquille et la roue arrière pour délester la roue avant, mais ça abîme la béquille)

(à faire en cas de doute, car vaut mieux péter une béquille que ses dents sur la route)

# *Huitième vérification :*

## Les commandes de freins

Frein Avant :

tourner le guidon pour mettre le bocal noir à l'horizontal

- je regarde le niveau par le petit hublot et le niveau à l'air correct

Frein Arrière :

Montrer le petit bocal translucide sous la selle (et sous le cache démontable au cas ou)

- Le niveau est correct

# *Neuvième vérification :*

## Les pneumatiques

(Pneu avant :)

- *je contrôle l'absence de déchirure ou de hernie sur les deux flancs*
- *Je vérifie le bon état de la bande de roulement au niveau d'un repère d'usure, qui est correcte*

(écraser avec le pied sur la jante le pneu )

- *le gonflement à l'air visuellement correcte*

(Ctrl C + Ctrl V pour le pneu arrière : vérifiez !

Ne dites JAMAIS « faire pareil pour le pneu arrière » le jour de l'examen

(Pneu arrière :)

- *je contrôle l'absence de déchirure ou de hernie sur les deux flancs*
- *Je vérifie le bon état de la bande de roulement au niveau d'un repère d'usure, qui est correcte*

(écraser avec le pied sur la jante le pneu )

- *le gonflement à l'air visuellement correcte*

# *Dixième vérification :*

## Les suspensions

### **Suspension AVANT :**

Maintenir les freins avants puis appuyez sur le guidon pour écraser la suspension avant

- **Pas de fuite d'huile sur les 2 joints à lèvres de la fourche avant**  
(vérifier droite/gauche)

### **Suspension Arrière**

(montrer où se trouve l'anneau de serrage)

- **on règle la tension ici en cas de charges lourdes (passagers et valises)**

# *Onzième vérification :*

## éclairage arrière et feu stop

On met le contact

- le phare arrière est propre, pas cassé et en fonction
- L'éclairage de la plaque arrière est propre, pas cassé et en fonction

Utiliser le frein avant (à droite ! ;-)

- le feu stop commandé par le frein avant est propre, pas cassé et en fonction

utiliser le frein arrière

- le feu stop commandé par la pédale de frein est propre, pas cassé et en fonction

# Douzième vérification :

## *Avertisseur sonore et rétroviseurs*

Mettre le contact  
appuyez sur le klaxon

- l'avertisseur sonore fonctionne  
se placer sur la motocyclette :
- Je vérifie les rétroviseurs :
- ils sont propres, pas cassé et en fonction , et sont adaptés à ma personne

# The End