

<p style="text-align: center;"><b>FICHE 1 :</b> <b>L'apprentissage de la conduite</b></p> <p><b>* Les différentes façons d'apprendre à conduire :</b> - Complètement seul - Seul au début et la fin avec un moniteur - Conseils des autres motards - Pratique et théorique en auto école</p> <p><b>* Apprendre seul :</b> - Avantages : libre organisation, coûts réduits - Inconvénients : mauvaises habitudes, formation minimaliste, risques (manque d'encadrement)</p> <p><b>* But de l'apprentissage :</b> - Apprendre notion de base - Rester maître de sa machine sans surprendre ni se laisser surprendre - L'apprentissage ce n'est pas que le permis</p> <p><b>* Rôle du moniteur :</b> - Démonstration, conseils - Enseignement des savoir faire et savoir être - Préparation au permis</p> <p><b>* Difficultés éprouvées par les élèves :</b> - Important volume de notions et technique</p>	<p style="text-align: center;"><b>FICHE 2 :</b> <b>Après le permis</b></p> <p><b>* Adaptation progressive à la conduite d'une moto :</b> - Il faut être conscient de ses limites - Peu d'expérience, connaissance d'une seule moto - Il faut parcourir bcp de km pour devenir expérimenté - Il est conseillé de commencer avec une moyenne cylindrée pour se faire la main</p> <p><b>* Les risques particuliers aux débutant</b> - <b>1 tué sur 5 est débutant</b>, à cause : - l'inexpérience, la fatigue, vitesse excessive, mal dosée</p> <p><b>* La confiance en soi :</b> - faire attention car la confiance en soi s'installe rapidement. - garder la tête froide et conserver une marge de sécurité</p> <p><b>* La première moto, ou celle dont on n'a pas l'habitude</b> - Chaque moto différente, apprendre à la connaître progressivement. - Bcp de motards ont un accident avec une nouvelle moto</p> <p><b>* Les échanges d'expériences</b> - Il est bon de discuter avec des motards expérimentés : - Conseils, expérience, achat d'une moto...</p>	<p>- Sportives : très puissantes et chère, inadapté à la ville, principalement utilisé sur circuits</p> <p style="text-align: center;"><b>FICHE 6</b> <b>La moto et ses risques</b></p> <p><b>* Risques comparés de la voiture et de la moto</b> - Stabilité : moto + sensible (route, météo, passager) - Carrosserie : vulnérabilité + grande aux chocs et intempérie - Visibilité : moins visible des autres - Eclairage moins performant (1 seul faisceau)</p> <p><b>* Équilibre</b> - Équilibre Précaire à l'arrêt ou faible allure - Danger du béquillage (chute à terre ou sur passant) - Risque chute : vent, passager, dérapage...</p> <p><b>* Conséquence de l'absence de carrosserie</b> - Vulnérabilité chocs + intempéries - Moins visible &amp; moins de visibilité (pare brise) - Fatigue + accrue par mauvais temps</p>	<p>- prévoir : immatriculation, entretien &amp; réparation - équipement de la moto et du motard</p> <p style="text-align: center;"><b>FICHE 7</b> <b>Équipement et entretien de la moto</b></p> <p><b>* Équiper sa moto</b> - Obligatoire : vitesse, rétro gauche, éclairage, klaxon, échappement, frein, béquille. - Option sécurité: rétro droit, pare carter et cyl., antibrouillard... - Option confort : carénage, top case...</p> <p><b>* Les modifications techniques</b> - autorisation obligatoire si modif des caractéristiques. D'origine (c. grise) - déclaration aux mines si modif échappement, cyl. Taux compr. - Side-car possible seulement si indiqué sur CG</p> <p><b>* Vérification, entretien de la moto et sécurité</b> - Avant utilisation : niveaux, pression, suspension, feu et poignées, éclairage et frein - régulièrement : freins, chaîne, embrayage (garde) batterie ====&gt; consulter la notice pour rien oublier</p>								
<p><b>* Les étapes de la formation : le livret d'apprentissage</b> - C'est le programme de formation divisé en 5 étapes - 2 en plateaux et 3 en circulation - 1) allure lente hors circulation - 2) allure normale hors circulation - 3) Se positionner sur la route, intersection - 4) Circuler en condition normale (route+agglo) - 5) connaître les situations difficiles</p> <p><b>* L'importance de chaque étape :</b> - chaque étape comporte des notions importantes</p> <p><b>*** Maîtrise de la moto et circulation :</b> - théorie insuffisante, il faut se faire la main sur le terrain</p> <p><b>*** Situation d'urgence :</b> - Évènement imprévisible (ex : portière) - seule 1 réaction rapide et précise peut nous éviter l'accident.</p>	<p style="text-align: center;"><b>FICHE 3 :</b> <b>La forme physique du motard et la conduite</b></p> <p><b>* Forme et efficacité</b> - Très important d'être en forme pour visions, réflexes</p> <p><b>* La fatigue</b> - En cause : vitesse, météo, bruit, vibrations, position de conduite, médicament, alcool et drogue. - Les signes : raideur musculaire, envie de bâiller, paupières lourdes - Ses effets : vue et réflexes moins bon, prise de risques - Comment l'éviter : prévoir équipement approprié, être bien reposé, manger ni trop ni pas assez, pas d'alcool. - pendant le trajet, rouler à vitesse raisonnable, faire des pauses</p> <p><b>* L'alcool :</b> - réduit le champ visuel, vision altérée, mauvais réflexes - amène à prendre des risques, à être agressif - La réglementation : 0,5 à 0,79 g/l sang : contrevenant (max 750€), retrait 6 points + suspension (max 3 ans) - à partir de 0,8 g/l : c'est un délit : 4500€max, 6 points, prisons (max 2 ans) et suspension ou annulation permis - Attention, les médicaments, la drogue, l'alcool et la fatigue modifient notre comportement</p>	<p style="text-align: center;"><b>FICHE 8</b> <b>L'équipement du motard</b></p> <p><b>* Pourquoi un équipement</b> - protection chocs, brûlure, projectiles, météo - pour se faire bien voir la nuit et le jour</p> <p><b>* quel équipement</b> - casque homologué, lunettes ou visière, blouson, tenue de pluie, gants, bottes, cagoule.</p> <p><b>* le casque</b> - Obligatoire pour conducteur &amp; passager - primordiale donc bien vérifier qu'il est aux normes - 2 types de casques : intégral (+ protection – visibilité) et Jet - Fabriqué en plastique, fibre de verre ou kevlar - Composition : calotte (enveloppe), calotin (amortisseur), système d'attache. - option : visière, rembourrage mousse (confort) - choix casque : adapter à la taille, neuf, remplacer 5 ans/choc</p>	<p style="text-align: center;"><b>FICHE 9</b> <b>Passager &amp; bagages</b></p> <p><b>* Les différents passagers et leurs effets sur la conduite</b> - Le passager novice risque d'être déséquilibré au démarrage - De ne pas faire corps avec le pilote : instabilité</p> <p><b>* Les explications à donner aux passagers</b> - Installation : près du motard, genoux collé à la moto - se tenir aux poignées ou taille du motard - Au démarrage : se tenir solidement, un peu en avant - En virage : suivre l'inclinaison du pilote sans se raidir - Au départ, aller doucement pour habituer le passager</p> <p><b>* Les bagages</b> - installer le plus bas possible près du centre de gravité - bien attachés, sans gêner - utiliser des sacs fait exprès (réservoir, sur les cotés)</p> <p><b>* Conséquence du chargement</b> - réaction de la moto différente, augmentation distance d'arrêt</p> <p><b>* Réglage en fonction du chargement</b> - durcir suspension, pression pneu + 0.2b, régler le projecteur</p>								
<p style="text-align: center;"><b>FICHE 4</b> <b>Moto loisir / Moto pratique</b></p> <p><b>* La moto : ses diverses utilisations</b> - moto pratique : utile pour les déplacements quotidiens - moto loisir : rando, vacance (seul ou groupe), compétition (enduro, cross)</p> <p><b>* La moto : Avantages et inconvénients</b> - Avantage : Prix d'achat d'1 cylindrée moyenne     &gt; consommation, circu et stationnement facile     &gt; proche de la nature - Inconvénients : transport passager / bagage limité     &gt; Vulnérabilité intempérie &amp; accident     &gt; Investissement équipement</p>	<p><b>* Moto et voiture</b></p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center;"><b>MOTO</b></td> <td style="text-align: center;"><b>VOITURE</b></td> </tr> <tr> <td>Passagers &amp; bagages limités 5 à 7 passagers + bagage ok</td> <td>Inadapté enfants / p. âgées ok pour tout âge</td> </tr> <tr> <td>Eqpmt obligatoire pas toujours adapté au trajet</td> <td>Pas d'éqpmt particulier</td> </tr> <tr> <td>Déplacement et stationnement facile en ville</td> <td>circu et stationnement difficiles en ville</td> </tr> </table> <p>Vulnérabilité chocs &amp; météo Carrosserie Équilibre précaire</p> <p><b>* Le sport moto :</b> - se pratique sur voies fermées, tout terrain ou piste - tout terrain : cross, trial, enduro - piste : vitesse, endurance, accélération</p>	<b>MOTO</b>	<b>VOITURE</b>	Passagers & bagages limités 5 à 7 passagers + bagage ok	Inadapté enfants / p. âgées ok pour tout âge	Eqpmt obligatoire pas toujours adapté au trajet	Pas d'éqpmt particulier	Déplacement et stationnement facile en ville	circu et stationnement difficiles en ville	<p style="text-align: center;"><b>FICHE 10</b> <b>Voyager : Itinéraire et horaire</b></p> <p><b>* Itinéraire selon son but</b> - Si pressé, utiliser les grands axes : attention monotonie ! - Si non, préférer les petites routes, plus agréables (nature) : Attention état de la route et signalisation</p> <p><b>* Heure de départ et d'arrivée</b> - Prévoir heure de départ en fonction de météo, distance, circu - Éviter de se fixer une heure d'arrivée (prise de risque)</p> <p><b>* Les étapes</b> - Prévoir des le départ les pauses toutes les 2 heures (ou -) - Pensez à se décontracter, vérifier l'arrimage des bagages</p> <p><b>* Les voyages en groupe</b> - Répartition : max 5 motos, petite cyl. Et – rapide devant - Pilotes expérimentés encadrent les plus débutants - avant le départ, nommer meneur, prévoir itinéraire, pauses... - pendant la route, ne pas rouler de front, respecter distance de sécurité, ne pas essayer de rester groupé à tout prix (ville)</p>	<p style="text-align: center;"><b>FICHE 11</b> <b>Météo, état de la route</b></p> <p><b>* Condition atmosphérique difficiles</b> - PLUIE : Réduire l'allure, assouplir sa conduite, éviter les flaques, plaques d'égout, marquages - BROUILLARD : Empêche de voir et d'être vu : porter des vêtements clairs, adapter son allure - NEIGE / VERGLAS : Réduite son allure, assouplir sa conduite, s'arrêter se réchauffer, surveiller zone d'ombres</p> <p><b>* Les informations routières</b> - Radio, journaux, Internet, téléphone - Renseignement auprès du CRICR ou CNIR</p>
<b>MOTO</b>	<b>VOITURE</b>										
Passagers & bagages limités 5 à 7 passagers + bagage ok	Inadapté enfants / p. âgées ok pour tout âge										
Eqpmt obligatoire pas toujours adapté au trajet	Pas d'éqpmt particulier										
Déplacement et stationnement facile en ville	circu et stationnement difficiles en ville										
<p style="text-align: center;"><b>FICHE 5</b> <b>Choix d'une moto</b></p> <p><b>* Les catégories de moto</b> - utilitaires : petite &amp; moyenne cyl. Éco, idéal petit trajet quotidien - touristes : moyenne à grosse cyl. Chère à l'achat mais bien équipée, idéale pour faire de la route. - Trails : petites &amp; moyennes cyl. Eco, maniable et légère, idéal pour les chemins.</p>	<p>- Trial, enduro et cross : adapté à la compétition donc inadapté à la circulation</p> <p><b>* les raisons d'un choix</b> - Utilisation, budget (+équipement), morphologie</p> <p><b>* le coût de la moto et son budget</b></p>										

**FICHE 12**  
**La route de nuit**

- \* **Les accidents de nuit**
- 1/3 des accidents corporels la nuit :
- Ils sont 2x plus grave que le jour (vitesse, visibilité, fatigue et alcool)
- Sur 100 accidents corporels : 4 tués le jour et 8 la nuit

**FICHE 13**  
**La vitesse**

- \* **Vitesse en m/s**
- important car + représentatif
- Calcule : Multiplier par 3 le nombre des dizaines

- \* **Le temps de réaction**
- = temps entre vue de l'obstacle et le moment où on freine
- En général = 1s. Mais + si fatigue, drogue, alcool, fatigue...

- \* **La distance de freinage**
- = distance parcourue entre début freinage et arrêt de la moto
- proportionnel au carré de la vitesse
- est fonction de l'adhérence, qualité freinage, poids...

- \* **La distance d'arrêt et la vitesse**
- = distance entre perception obstacle et arrêt de la moto (temps réaction + distance de freinage)
- calcul : nombre des dizaine de la vitesse (km/h) au carré
- sol humide = + 50%

- \* **La force centrifuge**
- = force qui pousse la moto à l'extérieur du virage
- proportionnelle à la masse, au carré de la vitesse et inversement proportionnelle au rayon de la courbe

- \* **L'impression d'aller vite et d'aller doucement**
- il faut souvent regarder son compteur car la sensation peu être faussé : autoroute puis ville ou le contraire

**FICHE 15**  
**Stabilité & trajectoire**

- \* **L'effet gyroscopique**
- Force qui tend à maintenir dans sa position verticale une roue en mouvement de rotation
- Permet à la moto de rester en équilibre quand elle roule
- + vitesse > et + la pression sur le guidon doit être forte
- sortie de virage = accélérer un peu pour retrouver la stabilité

- \* **La force centrifuge**
- Force qui tend à entraîner la moto à l'extérieur du virage
- Proportionnelle à la masse, au carré de la vitesse et inversement proportionnelle au rayon de la courbe
- Pour la combattre, réduire V & pencher la moto vers l'intérieur

**FICHE 12 – SUITE**

- \* **Précaution à prendre**
- Avant de partir : contrôler les feux, batterie, vêtements clair
- pendant : + de pause que le jour, réduire vitesse surtout en virage à cause des phares qui éclairent qu'une petite partie

- \* **Les virages la nuit**
- les phares ne permettent pas de calculer le virage : Ralentir !

- \* **Freinage et distance d'arrêt**
- distance d'arrêt est f() du temps de réaction et qualité freinage
- elle dépend du conducteur, état de la route et de la moto

- \* **Les pneus et le freinage**
- seul organe de la moto en contact avec le sol : vérifier pression et état général régulièrement

- \* **L'état de la route**
- conditionne l'adhérence, exprimée par un coef. : 0.9 à 0.6 pour route sèche et 0.5 à 0.3 route humide

- \* **Frein avant et freins arrière**
- en général, utiliser les 2. Freinage de qualité = 70% av, 30% ar.
- légère anticipation frein AR pour limiter le transfert de charge av

- \* **freinage et réaction de la moto**
- trop fort = blocage des roues = dérapage
- freinage avec roue av pas en ligne = chute
- moto chargée = - d'efficacité mais + d'adhérence
- freinage d'urgence : anticipation frein ar

- \* **freinage et dérapage**
- = freinage excessif ou contre temps
- peut être renforcé par mauvais frein, mauvais rétrogradage...
- blocage roue = freinage mal adapté à l'adhérence

**FICHE 15 - Suite**

- \* **Le contre braquage**
- Technique qui permet de bien négocier les virage à +35km/h
- Consiste à pousser le guidon du coté où on veut tourner

- \* **Les virages en moto**
- Avant d'aborder virage : adapter sa vitesse en fonction de : le virage, la chaussée, obstacles, risques (piétons) chargement.

La trajectoire doit permettre de limiter les effets de la F centrifuge et d'augmenter la visibilité.  
Technique : serrer le coté opposé au virage puis dès qu'on aperçoit la sortie contre braquer + se rapprocher de l'axe médian (si virage à G) ou de la corde (si virage à D). Enfin, légère accélération en sortie

**FICHE 16**  
**Les motard vus par les autres**

- \* **L'image du motard**
- souvent mal perçus par les automobiliste à cause de : accélération puissantes, comportement (zigzaguement), image dangereuse de la moto (et donc du motard), équipement (cuir)

- \* **Les raisons et l'évolution de cette image**
- mauvaise connaissance des particularités du motard
- certain motard sont agressifs ou bruyant et aggrave l'image
- par contre, l'augmentation important du nb de motard familiarise les usagers, les mentalités évoluent, l'état est + à l'écoute

- \* **Nuisance**
- pour améliorer son image, éviter les accélérations déraisonnable (> 6000 t/m), faire régler son moteur (pollution) se comporter sur la route sans gêner les usager (trottoirs, zigzague).

**FICHE 18**  
**Quelques risques à connaître**

- \* **Ne pas être vu ou être vu trop tard**
- Vêtement clair, dispositif réfléchissant du casque en bon état
- Feu de croisement allumé et en bon état
- S'assurer d'être vu (croiser le regard par exemple)

- \* **L'accélération brutale qui surprend**
- Les automobiliste peuvent mal évaluer les distances et être surpris de l'accélération d'un moto : (dépassement, tourne à gauche ou droite, passe à un stop sans en avoir le temps...)

- \* **Les changements de direction des autres**
- peuvent surprendre le motard : automobiliste qui freine brusquement sans avertir, véhicule qui déboîte...

- \* **Les dépassements**
- Respecter les principes du code de la route
- Ne pas se laisser tenter par les manœuvre dangereuse : slaloms

- \* **Les virages**
- modérer son allure, se méfier des imprévus, obstacles, passager

- \* **La marge de sécurité**
- Se laisser 1 réserve de manœuvre ou de temps en cas d'imprévu

**FICHE 20**  
**Les accidents**

- \* **Nombre de tués et de blessés sur la route**
- 2006 : 102125 blessés dont 16909 motards
- 4709 tués dont 769 motards

- \* **Les accidents de moto**
- La freq. Des accidents de moto est 2x plus élevés que voitures !
- Caractéristiques : 48% des tués en campagne, 52% en ville
- 39% des accidents impliquent le motard seul
- 20% des tués ou blessés on – 1 an de permis
- en ville c'est surtout les 81 à 125cm<sup>3</sup>, campagne les > 750cm<sup>3</sup>

**50% des tués et 40% des blessés entre Mai et Août**

**FICHE 17**  
**La règle du jeu**

- \* **La réglementation**
- 25M d'automobiliste et 1M de motard = règle du jeu (code de la route) obligatoire sinon anarchie
- L'EXPERIENCE PERMET D'ACQUERIR L'INTELLIGENCE DE CONDUITE**

- \* **La réglementation propre à la moto**
- casque pour conducteur et passager, passager si selle ou siège
- feu de croisement jour et nuit, interdiction de rouler de front, remonter les files par la droite, franchir passage à niveau fermé

- \* **L'équipement d'une moto**
- plaque immatriculation ar, rétro gauche, klaxon, cligno, feux, antiparasite, dispositifs réfléchissants

**FICHE 19**  
**L'assurance obligatoire**

- \* **Conséquence de l'absence d'assurance**
- Amande (1500€max), suspension permis, immobilisation véhicule
- + grave en cas d'accident, paiement des dommages matériels et humains

- \* **Les différents types d'assurance**
- Responsabilité civil : couvre les dommages aux tiers, mini obligatoire
- Garantie dommage collision (quelle que soit la responsabilité)
- Garantie vol incendie (franchise)
- Garantie défense recours

- \* **Le constat amiable**
- utiliser en cas d'accident matériel (si corporel : police ou gendarmerie se déplace).
- à envoyer dans les 5 jours, ne plus rien écrire au recto après signature. Permet aux assureurs d'établir les responsabilités.

- \* **Le cas de refus de payer par l'assurance**
- Fausse déclaration, pas de permis, moto modifiée, sans casque ou sans lunettes (si indiqué sur permis), ou sous alcool ou drogue

**FICHE 20 - SUITE**

- Gravité : 4 à 7 x plus grave qu'en voiture
- facteur : vitesse excessive ou inadaptée, alcool, drogue, risque et infraction

- \* **Attitudes en présence d'un accident**
- PAS : Protéger Alerter Secourir
- Si les secours sont déjà sur place, continuer sa route
- Sinon : Protéger les lieux de l'accident (baliser, warning...)
- Alerter les secours en étant le + précis possible
- Secourir : position latérale de sécurité, point de compression, bouche à bouche. Ne pas bouger la victime, ni lui enlever son casque.