

Vérifications

Fiche 1

Mise en marche du moteur

- Mettre en marche
- Contrôle des voyants
- Coupe circuit - arrêt d'urgence

ou

Commande d'embrayage et d'accélération

- Câble non effiloché côté commande et côté moteur
- Garde ~5mm
- Graissé et pas de saleté sur les parties non gainées
- Poignée accélérateur jeu latéral présent
- Rotation sans point de résistance, retour à 0 rapide

Niveau d'huile moteur

- Moto droite, languette à nettoyer, replonger, huile entre repères mini et maxi (carter mixte XJ6 faire tourner le moteur 2 minutes)

ou

Transmission

- Vérifier la tension ("flèche") 25 à 40mm, propre et bien graissée (utiliser la clef par exemple)

Eclairage avant

- En bon état, propre, fonctionnement : position, allumer le moteur, croisement, route + VOYANT

ou

Indicateurs de changement de direction

- En bon état, fonctionnement (droite, gauche, avant, arrière) + VOYANT

Fiche 2

Direction

- Expliquer : délester la roue avant et tourner d'une butée à l'autre, il ne doit pas y avoir de point de résistance

ou

Commandes de frein

- Niveau avant (pas de bulle, moto droite)
- Niveau arrière (sous un cache XJ6)
- Bon fonctionnement de la poignée (course courte, pas de garde)
- Garde de la pédale (~1cm)

Pneumatique avant ou arrière

- Flancs : pas de hernie ou de déchirure
- Sculptures apparentes (+ témoins d'usure)
- Gonflage visuellement correct (coup d'epied)
- Sens de rotation (trouver la flèche)

ou

Suspensions

- Absence de fuites sur les joints (avant, arrière)
- Réglage en fonction de la charge (arrière) + ajustement du feu nécessaire

Eclairage arrière et stop

- Eclairage arrière + plaque + catadioptré - état et fonctionnement
- Feu stop (commande avant ET arrière)

ou

Avertisseur sonore et rétroviseurs

- Bon fonctionnement de l'avertisseur sonore
- Bon état et fixation des deux rétroviseurs

Fiche 1 : Le risque routier moto - Comportement en présence d'un accident

- Le risque routier moto
- Les accidents mortels en moto
- Gravité
- Comportement en présence d'un accident

- Le risque routier moto

Usage centré en agglomérations et utilitaire : kilométrage moyen 3 fois moins important que les automobilistes

Belles saisons (printemps à automne) et loisirs

A kilométrage égal, un motard a 20 x plus de risques d'être tué.

En 2011, 2% du trafic, 20% des tués soit plus de 750 tués (dont 700 conducteurs)

70% des accidents > 125cm³

+ de 15000 blessés dont 6000 hospitalisés plus d'une journée

Motards impliqués dans plus d'1/4 des accidents corporels

Le risque routier moto n'est pas une fatalité : en 10 ans, le nombre de tués est passé de 1000 à 760 par an mais **pour l'ensemble des catégories il a diminué de 50% alors qu'il n'a diminué que de 25% pour les motards.**

- Les accidents mortels en moto

L'inexpérience en moto dure plus longtemps qu'en auto.

Le risque est le plus élevé les 6 premiers mois après l'obtention du permis ou 6 premiers mois après la reprise.

2 raisons à cela :

- Pas d'achat immédiat après l'obtention du permis -> pas d'acquisition des automatismes de conduite - pratique saisonnière - l'acquisition de l'expérience nécessite des dizaines de milliers de kilomètres soit des années en moto

- Particularités de motos, notamment de la partie-cycle (taille de roue, guidon, angle de fourche) - réadaptation permanente

Conditions des accidents mortels : 1/3 sans autre usager impliqué - 2/3 en rase campagne - 90% sur route sèche par beau temps - 1/5 a moins de 25 ans

- Gravité

Absence de carrosserie -> aucune protection passive -> risque corporel à chaque accrochage

Gravité toujours liée à la vitesse et vitesses pratiquées en moto supérieures à celles pratiquées en auto

En auto, excès de plus de 10km/h -> 10%

En moto, excès de plus de 10km/h -> 25%

Mais baisse générale de 14km/h en 10 ans soit une moyenne de 87km/h sur l'ensemble du réseau

Gravité = carré de la vitesse + absence de protection

- Comportement en cas d'accident

Protéger - Alerter - Secourir

PROTEGER

Signaler l'accident pour éviter un sur-accident. De nuit, éclairer l'accident avec ses feux de croisement, utiliser les feux de détresse, emprunter un triangle de pré-signalisation à un automobiliste

Ne pas retirer son casque tant que la zone n'est pas protégée, il améliore la visibilité avec ses dispositifs réfléchissants

Si d'autres usagers sont déjà sur les lieux et que les secours sont prévenus, passer prudemment pour ne pas encombrer la scène et avertir les autres usagers

ALERTER

Appeler la police ou la gendarmerie (15 samu, 17 police-gendarmerie, 18 pompiers, 112 numéro européen)

Application smartphone sos autoroute

SECOURIR

Etre aux côtés des blessés, les reconforter en leur parlant, les couvrir

Eviter d'intervenir physiquement sauf danger de mort (incendie, chute dans un fossé)

Ne pas donner à boire à un blessé ou retirer son casque à un motard

Fiche 2 : Cas d'accidents les plus caractéristiques

- Accidents en collision - Les plus caractéristiques
- Accidents en solo - Les plus caractéristiques

- Accidents en collision

Ce sont les plus fréquents et les plus graves

Gravité la plus élevée = arbres. 30 tués pour 100 accidents corporels

Auto -> déformations qui absorbent l'énergie (habitacle indéformable jusqu'à 65km/h)

Moto -> absence de sécurité passive

Seuls les équipements protègent le motard

Les grosses cylindrées représentent 9 tués pour 100 accidents corporels

Choc à 50km/h équivaut à une chute de 3 étages

Choc à 100km/h équivaut à une chute de 10 étages (exemple 2 véhicules circulant à 50km/h en choc frontal)

* Manque de visibilité (faible gabarit, forte accélération qui peut surprendre un automobiliste)

Toujours rechercher le contact visuel et se demander depuis combien de temps l'autre usager m'a vu (temps de visibilité)

S'assurer que l'autre usager a vu - Perception et communication

* Autres facteurs

Tentation de la puissance - Perte des notions de partage et de maîtrise de l'allure - Sentiment de sur-attention qui est un leurre.

Une moto est simple à conduire en ligne droite mais a une dynamique complexe en courbe ou en freinage

L'autostabilité, due à l'angle de chasse et à l'effet gyroscopique

* Faible expérience de la conduite * Attachement trop rigide au statut prioritaire

* Surestimation de ses compétences techniques * Vitesse inadaptée à la situation

- Les plus caractéristiques

1. Collision par un autre, à l'arrêt (par derrière) -> l'autre usager perçoit trop tard la moto
2. Collision d'un usager à l'arrêt (non respect des distances de sécurité, inattention, excès de confiance dans ses capacités à maîtriser le freinage ou l'évitement)
3. Choc frontal lors d'un dépassement, d'un véhicule venant en sens inverse (manque d'anticipation lors du dépassement, non respect de la vitesse, des distances de sécurité, ...)
4. L'automobiliste non prioritaire s'engage sur la voie où circule la moto : non détection ou une mauvaise évaluation de la vitesse de la moto
5. L'automobiliste tourne à gauche pendant un dépassement : non détection
6. L'automobiliste arrive d'en face et tourne à gauche : non détection ou mauvaise évaluation de la vitesse de la moto

- Accidents en solo

* isolement du au casque, sentiment d'invulnérabilité, saisonnalité, difficulté technique

* Mauvais contrôle lors de la négociation d'une trajectoire - mauvaise évaluation des difficultés routières

* Faible expérience de la conduite des motos, de la moto conduite (notamment partie-cycle)

* Vitesse excessive face à une difficulté imprévue

* Conduite à risque (ludique, compétitive, test d'un véhicule, transgression caractérisée)

* Les erreurs ne sont pas plus fréquentes mais moins récupérables et les conséquences souvent plus dramatiques

* L'effet gyroscopique est 4 fois plus élevé à 90km/h qu'aux 50km/h de l'épreuve du permis

* La poussée sur le guidon est différente selon la partie cycle et l'allure de la moto

* L'angle de chasse, la hauteur du centre de gravité, l'empattement, la masse sont autant de critères qui influencent la maniabilité et la stabilité de la moto et influent sur son inclinaison

- Les plus caractéristiques

1. Vitesse trop élevée à l'entrée d'un virage -> perte de contrôle due à un obstacle, une perte d'adhérence ou une inclinaison trop forte -> glissade
2. Perte d'adhérence au freinage -> perte de contrôle non rattrapée par l'ABS ou un répartiteur
3. Guidonnage en ligne droite -> revêtement mais le plus souvent défaut d'entretien de la moto (sous gonflage ou mauvais équilibrage par exemple)
4. Perte de contrôle à cause d'un animal ou d'une mauvaise manoeuvre d'un autre véhicule
5. Chargement inadapté ou mal attaché

Fiche 3 : Les facteurs de risque en moto

- Les facteurs de risque
- Les facteurs aggravants

- Les facteurs de risque
 - 1. Les psychotropes : alcool et drogues
 - 1 tué sur 4 lors d'un accident mortel avait un taux d'alcoolémie positif
 - Cannabis -> risque d'accident mortel multiplié par 1,8
 - Cannabis + alcool -> risque d'accident mortel multiplié par 14
 - Drogues influencent le temps de réaction, la perception (image imprécise), l'interprétation (mémoire plus lente ou erronée), la décision (difficile ou annulée), l'action (plus longue et moins précise) et ont des effets désinhibiteurs
 - 2. La vitesse excessive
 - Plus la vitesse est élevée, plus il est difficile d'éviter l'obstacle ou de faire face à l'imprévu. La vision passe de 110° à l'arrêt à 30° à 130km/h
 - En virage, risque de déport ou de perte d'adhérence
 - La différence de vitesse élevée rend la perception plus difficile par les autres usagers
 - 3. Illusion de visibilité
 - L'angle mort derrière un poids lourd peut dépasser les 100m
 - La priorité ne suffit pas : il faut en permanence prévoir, se rendre détectable, augmenter la marge de sécurité
 - 4. Fatigue
 - L'hypovigilance touche tous les usagers mais la fatigue est plus rapide en moto. Allongement du temps de réaction et incidence sur l'équilibre pouvant provoquer la chute. Un mauvais équipement (par exemple casque mal insonorisé) provoque une fatigue plus rapide
 - 5. Inexpérience
 - Débutant ou reprise de la moto ou conduite d'une moto inhabituelle - environ un accident sur 10, moins de 6 mois d'expérience. Importance de l'apprentissage des scènes de conduite lors de la formation en salle ou sur simulateur. Illusion de maîtrise donnée par l'épreuve du plateau
 - 6. Etat de la chaussée
 - L'adhérence d'une moto sur la chaussée est précaire et équivaut à la surface d'une carte de crédit
 - Marquage au sol, égouts, chaussée humide, grasse ou dégradée, gravillons, feuilles mortes sont autant d'indices à rechercher
 - L'adhérence est fonction de l'état des pneus et des organes agissants sur le freinage, freins et suspension. Sur route sèche 0,7 / humide 0,4 / boue 0,1
 - La dégradation d'adhérence peut doubler la distance de freinage par temps sec
 - Analyser et anticiper les zones de faible adhérence
 - Se méfier des tâches grasses autour des anneaux des giratoires
 - 7. Météo
 - La pluie peut provoquer des gouttes qui stagnent sur l'écran
 - Casque mal ventilé peut provoquer de la buée
 - Vents violents peuvent provoquer des écarts de trajectoire et le froid engourdit les membres
 - La vigilance est relâchée par temps sec - tendance à oublier les équipements de sécurité
 - Plus de 90% des décès ont lieu par beau temps
 - 8. Etat du véhicule
 - Feux, Freins, Amortisseurs, Pneus - il faut 3 à 5 km avant d'atteindre la température optimale, les premiers kilomètres sont plus dangereux lors des inclinaisons, accélérations et freinages - se référer au carnet d'entretien

- Facteurs aggravants
 - Absence de protection
 - Présence d'obstacles fixes
 - L'équipement n'évite pas l'accident mais diminue les conséquences. Il peut sauver une vie, transformer un blessé grave en blessé léger ou un blessé léger en personne indemne.
 - Le sac à dos peut entraîner des lésions de la colonne, préférer un top-case ou des valises ou une sacoche de réservoir pour les petits objets.

Fiche 4 : La prise de conscience des risques

- Les profils-types de motocyclistes
- La conduite prudente
- La conduite à risque

- Les profils-types

La conduite d'une moto est incompatible avec la prise de risque

En moto, il y a proportionnellement plus d'accidents. Le mauvais comportement de conduite est un facteur d'accident et l'absence de carrosserie un facteur aggravant.

L'acceptation du risque et la recherche de sensations sont aussi à prendre en compte.

Chacun doit prendre conscience des risques occasionnés par une conduite inadaptée aux besoins et aux circonstances.

Différences d'usages et d'attitudes -> différences de comportement car l'évaluation du risque est subjective et donc source d'erreurs

Certains recherchent les limites techniques

Etudes donnent 5 profils-types de motards et de risques auxquels ils s'exposent

Cela peut provenir d'une **prise de risque délibérée** ou d'une **méconnaissance ou d'une inconscience du risque**.

L'usage de la moto est associé à différentes fonctions selon les motivations des déplacements

- La conduite prudente

* les modérés

- Moyen de transport secondaire, week end / vacances
- Custom
- Loisir, recherche du plaisir par l'évasion et pas par la vitesse
- Pas d'infraction particulière

* Les stressés

- Faciliter les déplacements, usage uniquement utilitaire
- Scooters car faible expérience
- La moto est un moyen de transport, source de stress car conscience du danger et des accidents

possibles

- Infractions : circulations sur voies réservées

* Les sereins

- Usage régulier
- Pas de modèle particulier
- Outil pratique + source de plaisir et d'évasion, conduite responsable, respect des règles
- Pas d'infraction particulière

- La conduite à risque

* Les sportifs

- Usage régulier, passion, km élevé
- Grosses cylindrées, sportives, roadsters
- Vitesse, recherche de la maîtrise du risque, sentiment de puissance, identité motarde - sport,

évasion, communauté

- Excès de vitesse

* Les transgressifs

- Utilitaire
- Petites cylindrées et scooters
- Objet utilitaire, seul but réduire le temps de transport et éviter les transports en commun - ne

mesurent pas les conséquences de leur comportement

- Infractions multiples : sens interdits, stops non marqués, circulation sur les trottoirs, remontées de

files, ...

Fiche 5 : La conduite préventive

- Anticipation
- Adaptation de la vitesse
- Voir et être vu
- Les distances de sécurité
- Savoir freiner
- La manoeuvre d'évitement

- Anticipation

Etudier les indices formels (signalisation) et informels (regard des autres)

Se méfier des **lieux de conflit : carrefours, intersections, passages piétons, sortie de chemin/garage, giratoires**

Vigilance à l'égard des autres véhicules

Anticiper les zones à faible adhérence (marquage, égouts, nature et état de la chaussée...)

La meilleure riposte à une situation d'urgence c'est qu'elle n'arrive pas

Technique de l'hélicoptère

- Adaptation de la vitesse

Capacité d'accélération bien supérieure de la moto peut surprendre les automobilistes

Piéton qui traverse inopinément, trou, traces grasses, coup de vent, voiture qui déboîte, toujours adapter son allure pour faire part à l'imprévu - ~50 usagers meurent chaque années percutés par un motard

L'écart de vitesse avec les autres ne doit idéalement pas dépasser 30km/h

- Voir et être vu

Acuité 3x inférieure la nuit - ralentir ! - distance d'arrêt dans la distance de visibilité soit 30-50m pour feux de croisement ou 100m pour feux de route - **soit 70km/h en feux de croisement et 100km/h en feux de route**

Ecran du casque nettoyé et translucide remplacer l'écran fumé par un translucide la nuit

Feux de jour comme de nuit (vérifier fonctionnement)

Se placer dans l'axe de sa voie de circulation

Se signaler aux autres usagers (2/3 des accidents entre auto et moto à cause d'un manque de détection)

Etre visible en portant des couleurs vives et une partie à haute visibilité + 4 dispositifs réfléchissants sur le casque

Savoir regarder. La stratégie visuelle détermine la trajectoire et la pertinence des indices détectés.

Rechercher les indices par saccades visuelles d'1/2 seconde max

Avertir au moins 2 secondes avant un changement de direction mais pas trop tôt et ne pas oublier de couper son clignotant !

- Distances de sécurité ou **temps de sécurité**

En moto, **le respect des intervalles de sécurité est le préalable à toute recherche de sécurité**

Rechercher le regard des autres usagers - pas de contact visuel, pas vu

Garder ses distances c'est se donner le temps de réagir

2 secondes minimum

Il convient de rouler à distance des véhicules lors de dépassement, au moins 1,5m

- Savoir freiner

Plus la vitesse sera élevée et plus la distance d'arrêt sera longue

Temps de réaction (une seconde pendant laquelle la moto ne ralentit pas) + distance de freinage (proportionnelle au carré de la vitesse)

La distance de freinage quadruple lorsque la vitesse double.

40km/h distance de freinage 8m

80km/h distance de freinage 30m

La moto doit être droite et si ce n'est pas le cas, adapter sa force de freinage à l'inclinaison - éviter de freiner en virage car la moto va se redresser et risque de chute ou de sortie de route

Ne pas bloquer la roue avant, éviter de bloquer l'arrière

Moto en parfait état + sol sec, 30km/h/s de freinage, moins de 20 si blocage de roue + chute possible

- La manoeuvre d'évitement

Souvent moins dangereux d'esquiver une collision par un évitement que de freiner brutalement mais savoir le faire sur piste ne signifie pas qu'on saura le faire en conditions réelles

Fiche 6 : L'équipement

- Le casque
- La tenue
- Les gants
- Les chaussures

- Le casque

Obligatoire, récent, homologué (norme européenne étiquette blanche E ou verte NF), correctement attaché

Dispositifs réfléchissants sur les 4 faces, parfois à installer soi même

Jugulaire bien réglée (un doigt)

A la bonne taille -> **20% des casques éjectés lors d'accidents car mauvaise taille ou mal attachés**

A changer après un choc car devenu inutile

- La tenue

Blouson protège des intempéries et du froid mais surtout lors de chutes ou glissades. **Evite fractures, contusions, brulures par abrasion, ...**

Améliore la visibilité

Tenue légère à proscrire

Danger du nylon

Renforts coudes, épaules, dorsale, imperméabilisé, doublure amovible, airbag...

EPI

- Les gants

Conduite sans gants à proscrire quelles que soient les saisons et la météo

Blessures même à faible vitesse -> dégâts irréparables type handicaps permanents, amputation, paralysie...

Protègent du froid et de l'humidité mais aussi des gravillons et des insectes

- Chaussures

Pieds, chevilles, tibias, particulièrement exposés aux impacts latéraux et chutes

Donnent une bonne stabilité à l'arrêt

Attention aux chaussures à lacets -> coincés dans le sélecteur gauche

Prix de la sécurité -> prévoir l'équipement dans le budget au même titre que l'entretien ou l'assurance

Attention au manque d'attention à cause des kits mains libres

Fiche 7 : Les éléments mécaniques du motocycle liés à la sécurité

- Les pneumatiques
- Les freins
- Les feux
- Les niveaux
- Les modifications techniques

- Les pneumatiques

Surface de contact avec la chaussée = CB

Attention à l'usure -> vérifier les sculptures et les témoins d'usure

Vérifier la pression **deux fois par mois** (à froid ou tenir compte de l'échauffement 0,2-0,3 bar)

Sculptures peu profondes = moins d'adhérence et mauvaise évacuation de l'eau - risque de glisse accru par tous temps

Surgonflage accélère l'usure

Sousgonflage déstabilise, risque de dérapage, favorise aquaplaning, éclatement, ...

- Les freins

Première garantie de sécurité sur la route, moyen de défense privilégié de tous les usagers

Usure des plaquettes et état des disques à vérifier très régulièrement

Usure des plaquettes -> usure prématurée des disques

Présence d'eau entre disques et plaquettes diminue l'efficacité du freinage

ABS et répartiteur

Bon freinage -> les freins doivent freiner des pneus bien gonflés, amortis par des suspensions en bon état

- Les feux

Feux de croisement obligatoires, homologués, propres

Importance du clignotant -> permettre aux autres usagers d'anticiper, au moins 2 secondes

Panne de clignotant = réel danger -> checkup quotidien - tendre le bras en cas de panne

Le feu STOP - importance des appels de feu stop avant d'utiliser le frein moteur, très puissant sur une moto

- Les niveaux des liquides

Freins, huile, carburant, ce sont les facteurs de bonne santé du deux roues

Se référer à la notice et au garagiste, par exemple le liquide de freins peut être à remplacer au moins tous les deux ans

Rouler avec une carence d'huile moteur peut provoquer un serrage moteur -> dommages, chute, choc par l'arrière, projection de fluides brûlants...

- Modifications techniques

Interdit sans autorisation :

- 1. diamètre des roues
- 2. échappement
- 3. type de transmission
- 4. cylindrée, taux de compression, puissance
- 5. si adjonction d'un side-car, modification du certificat de réception

La modification de la puissance (ex. débridage) peut changer la catégorie de la moto (cf permis)

Fiche 8 : L'assurance

- Les différents types
- L'assurance obligatoire
- Les assurances facultatives
- Conséquences d'un défaut d'assurance
- Les cas de refus de payer par l'assureur

- Les différents types

Deux types : obligatoire et facultatives

- L'assurance obligatoire

Assurance aux tiers, responsabilité civile, couvre les dommages aux tiers mais pas à la moto ou dommage corporels du pilote. Elle est obligatoire et **s'applique à toute personne autorisée à conduire la moto**

- Les assurances facultatives

1. Dommage collisions/Tiers collisions : collision avec un autre usager identifié, responsable ou non, couvre les dégâts au véhicule (hors animaux sauvages)
2. Dommage par accident -> si pas de collision, souvent appelée à tort "tout risque"
3. Individuelle accident : **la seule à couvrir le pilote (somme d'argent au pilote ou aux héritiers si décès)**
4. Vol incendie (déduction faite de la franchise)
5. Défense recours - prend en charge (sous conditions) la défense de l'assuré en cas d'accident ou d'infraction ou négocie avec l'adversaire en cas d'accident pour obtenir la meilleure indemnisation

- Les conséquences d'un défaut d'assurance

Délit : amende, possible confiscation

Paiement de tous les dommages -> sommes très importantes

- Autres véhicules
- Domaine public (poteaux, plantations, ...)
- Domaine privé
- Victimes (blessés ou tués) - soins, hospitalisation, traitement, rentes...

- Les cas de refus de payer par l'assureur

- 1. Dommage volontairement causé par l'assuré
- 2. Motocycliste sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants
- 3. Motocycliste n'a pas l'âge requis
- 4. Permis pour une autre catégorie de véhicule
- 5. Permis invalide (suspension, retrait, visite médicale, ...)
- 6. Déclaration frauduleuse à la souscription du contrat
- 7. Transformation qui modifie les caractéristiques du certificat d'immatriculation (débridage, changement de catégorie...)

L'assurance peut également intervenir puis demander le remboursement

Fiche 9 : L'alcool, les stupéfiants

- L'alcoolémie
- Les effets
- Le cannabis
- Les médicaments
- Les sanctions

- L'alcoolémie

Limite à ne pas dépasser 0,5g/L de sang soit 0,25mg/L d'air expiré - une dose-bar = 0,2-0,25g/L

Taux maximal atteint en 1/2h à jeun ou 1h au cours d'un repas

Baisse de 0,1-0,15g/heure

- Les effets

Sur le cerveau et tout le système nerveux - conditions physiques amoindries, champ visuel réduit, vision trouble, pertes d'équilibre, perception des distances faussées, mémoire altérée, réflexes altérés, encore pire la nuit (éblouissement)

Comportement modifié : désinhibition (prise de risque), agressivité, euphorie

Alcool facteur dans 1 accident mortel sur 4 -> 150 décès dont 50% la nuit

- Le cannabis - les drogues illicites

Risque d'accident mortel x1,8, x14 combiné à l'alcool

Transforment les signaux électriques ou chimiques dans le cerveau

Réponses inadaptées, dangereuses -> accident

230 morts cannabis (étude SAM)

Difficultés à contrôler sa trajectoire, temps réaction, troubles équilibre, déficit d'attention, fausse sensation de sécurité

Contrôle positif 1 mois après avoir fumé

- Les médicaments

Effets indésirables néfastes pour l'aptitude à conduire

3 niveaux (lire la notice, demander un avis médecin/pharmacien, ne pas conduire)

- Les sanctions

> 0,5 < 0,8	- 6 points	135 Euros	immobilisation		
> 0,8	- 6 points	<=4500 Euros	immobilisation suspension/retrait <= 3 ans	prison <=2 ans	
Stup	- 6 points	<=4500 Euros	immobilisation suspension/retrait <= 3 ans	prison <=2 ans	
Stup+alcool	- 6 points	9000 Euros	immobilisation suspension/retrait <= 3 ans	prison 3 ans	

Homicide involontaire : 150kEur d'amende, 10 ans de prison... + remboursement de l'assurance...

Fiche 10 : La fatigue, la route de nuit

- La fatigue
- La somnolence
- Solutions
- La route de nuit

- La fatigue

Difficulté à rester concentré

Après 2h de conduite, le temps de réaction passe à 2 secondes

Signes : Picotement des yeux, cou-épaules raides, sensation de mal assis, mal aux fesses, envie d'étendre ses jambes, douleurs au dos, regarde qui se fixe, bras qui s'affaissent notamment au freinage

Effets : Gestes et regard moins efficaces, réflexes et réactions plus lents

Au-delà d'un certain état de fatigue, seul le sommeil peut résoudre la somnolence qui est l'état le plus avancé de la fatigue

- La somnolence

1ère cause de mortalité sur autoroute (1/3) et 15-20% sur tout le réseau

C'est la difficulté à rester éveillé

Dans la première 1/2h, risques d'accident x 3 ou 4

Périodes de micro-sommeil - Hypovigilance

Au-delà de 2h de conduite la fatigue augmente avec la durée

Seul remède efficace = dormir

- Solutions

Départ pour un long trajet -> anticipé, être reposé et en bonne forme physique

S'alimenter normalement, ne pas boire d'alcool

Adapter son allure - Vitesse soutenue -> fatigue prématurée

Position naturelle et détendue - Casque bien insonorisé

S'arrêter régulièrement, en moto c'est toutes les heures, faire des étirements

- La route de nuit

Précautions à prendre

- Avant le départ
 - Etat, propreté, réglage (moto chargée, avec passager, débéquillée) et fonctionnement des feux
 - S'équiper pour voir (écran propre, non teinté ou fumé) et être vu (vêtements avec dispositifs réfléchissants)
- Pendant le trajet
 - **Pauses plus fréquentes**
 - **Adapter son allure à la visibilité donnée par les feux (30-50m croisement, 100m route)**
 - **Ralentir davantage en virage**
 - Anticiper l'effet de plongée au freinage (feux = 20m)
 - **Eviter l'éblouissement (anticiper le croisement et fixer le bord droit de la route le plus loin possible)**
 - Se méfier du coup de pompe au matin

Attention au lever et au coucher du soleil

Accidents :

- 1/3 sur autoroute dus à la somnolence
- **3 décès de motocyclistes sur 10 la nuit**
- **Accidents 2 x plus graves**
 - Vitesse supérieure
 - Manque de visibilité
 - Fatigue
 - Alcool

Fiche 11 : Vitesse et freinage

- Vitesse en mètres par seconde
- Le temps de réaction
- L'énergie cinétique
- La distance de freinage
- Les distances d'arrêt et la vitesse
- Freinage et réaction de la moto
- Freinage et dérapage

- Vitesse en mètres par seconde

Plus de sens et plus facile à évaluer

Approx : dizaines x3 -> 50km/h ~ 15m/s - 90km/h ~ 27m/s

- Temps de réaction

Temps qui s'écoule entre la perception d'un indice et l'action, le véhicule continue à avancer non freiné pendant 1 seconde

4 phases : percevoir, interpréter, analyser, décider

Traitement sujet à l'émotion, la fatigue, la maladie, les psychotropes, la distraction...

Distance de sécurité à rapprocher du temps de réaction -> jamais moins de 2 secondes

- Energie cinétique = $\frac{1}{2}mV^2$

Force qui s'oppose à l'arrêt, violence libérée lors d'un choc

- 30km/h = 3 fois la masse d'origine
- 50km/h = 10 fois = chute de 3 étages
- 90km/h = 30 fois = chute de 10 étages
- 130km/h = chute de 22 étages

- Distance de freinage

Distance parcourue avec les freins en action

Dépend de l'état de la route, des pneumatiques, de l'état et de l'utilisation des freins, des réactions de la moto et de son système de freinage

Carré de la vitesse

Sur route sèche : 50km/h -> 15m - 90km/h -> 50m - 130km/h -> 110m

Sur route mouillée : x2

- Distance d'arrêt et vitesse

Distance parcourue pendant le temps de réaction + distance de freinage

Calcul approx : carré du chiffre des dizaines - 90km/h -> 81m - 45km/h -> 20m - 130km/h -> 169m

A rapporter à la portée des feux

- Freinage et réaction de la moto

Frein avant : la fourche s'enfonce, absorbe la charge et évite de passer par dessus le guidon

Doser et répartir

Frein arrière : asseoir la machine et limiter le transfert de charge sur l'avant - dégressif pour éviter le blocage de la route - utiliser le bout du pied

Frein avant : jusqu'à l'arrêt complet - relâcher immédiatement en cas de blocage - utiliser les 4 dernières phalanges

Efficacité : 70% du à l'avant et 30% du à l'arrière mais 100% du au potentiel des 2 freins

- Freinage et dérapage

Freinage = manoeuvre la plus tentée en cas d'urgence - 1 chute sur 5 en cas d'urgence

Relâcher en cas de blocage

Privilégier les motos avec ABS et si possible freinage couplé ou combiné

Fiche 12 : Stabilité et trajectoire

- L'effet gyroscopique
- La force centrifuge
- Le contre-braquage
- L'évitement
- Les virages en moto

- L'effet gyroscopique

La rotation engendre l'effet gyroscopique qui **permet de maintenir la roue en équilibre**

Effet proportionnel au carré de la vitesse, apparaît vers 35-45km/h

Renforcé par l'angle de chasse de la fourche avant

- Braquage inverse

En poussant le guidon à droite, la masse est transférée à droite et la moto s'incline vers la droite

Plus l'allure est élevée, plus la pression doit être forte

Permet de négocier un virage à vitesse soutenue ou même d'éviter un obstacle

Pousser sur le guidon en maintenant une forte pression des cuisses pour bloquer le bassin sur la moto

- La force centrifuge

Force qui, dans un virage, entraîne la moto vers l'extérieur

Contrôlée/vaincue par une poussée sur le guidon

Varie avec le carré de la vitesse, le rayon et le poids

- L'évitement

Il est souvent moins dangereux d'esquiver une collision par une manoeuvre d'évitement que de freiner brutalement et perdre l'équilibre

A 50km/h il est possible, à 70km/h il devient compliqué et exigeant

Prévoir le retour en ligne droite

Position de conduite, technique et regard sont essentiels

- Le contre-braquage

En cas de perte d'adhérence, cette technique permet de compenser la dérive de la roue arrière

En braquant du côté où s'effectue la perte d'adhérence, on permet un réalignement des roues et retrouver la stabilité et le contrôle de la trajectoire

L'antipatinage permet d'éviter de devoir maîtriser cette technique difficile

- Les virages en moto

3 éléments à prendre en compte : Visibilité, Allure, Trajectoire

Risque le plus important : arriver trop vite, atteindre l'inclinaison maximale, chuter

Visibilité : distance de visibilité, importance du rayon de la courbe, état et largeur de la chaussée, présence d'autres usagers

Vitesse : adapter en fonction de la visibilité, du rayon de la courbe, de l'état du sol, de la partie-cycle, du chargement

Si besoin de freiner, doser en fonction de l'angle de la moto

Trajectoires :

- Avec visibilité : 1/ adapter la vitesse 2/ placer à l'extérieur du virage 3/ terminer en revenant au centre de la voie
- Sans visibilité : 1/ adapter la vitesse à la distance de visibilité 2/ s'écarter de l'intérieur pour la découverte 3/ rester à l'extérieur tant que la ligne droite n'est pas visible 4/ revenir à l'intérieur 5/ terminer en reprenant sa position au centre de la voie

Position du regard d'avant en arrière en 3 temps : 1/ se placer 2/ anticiper 3/ corriger