

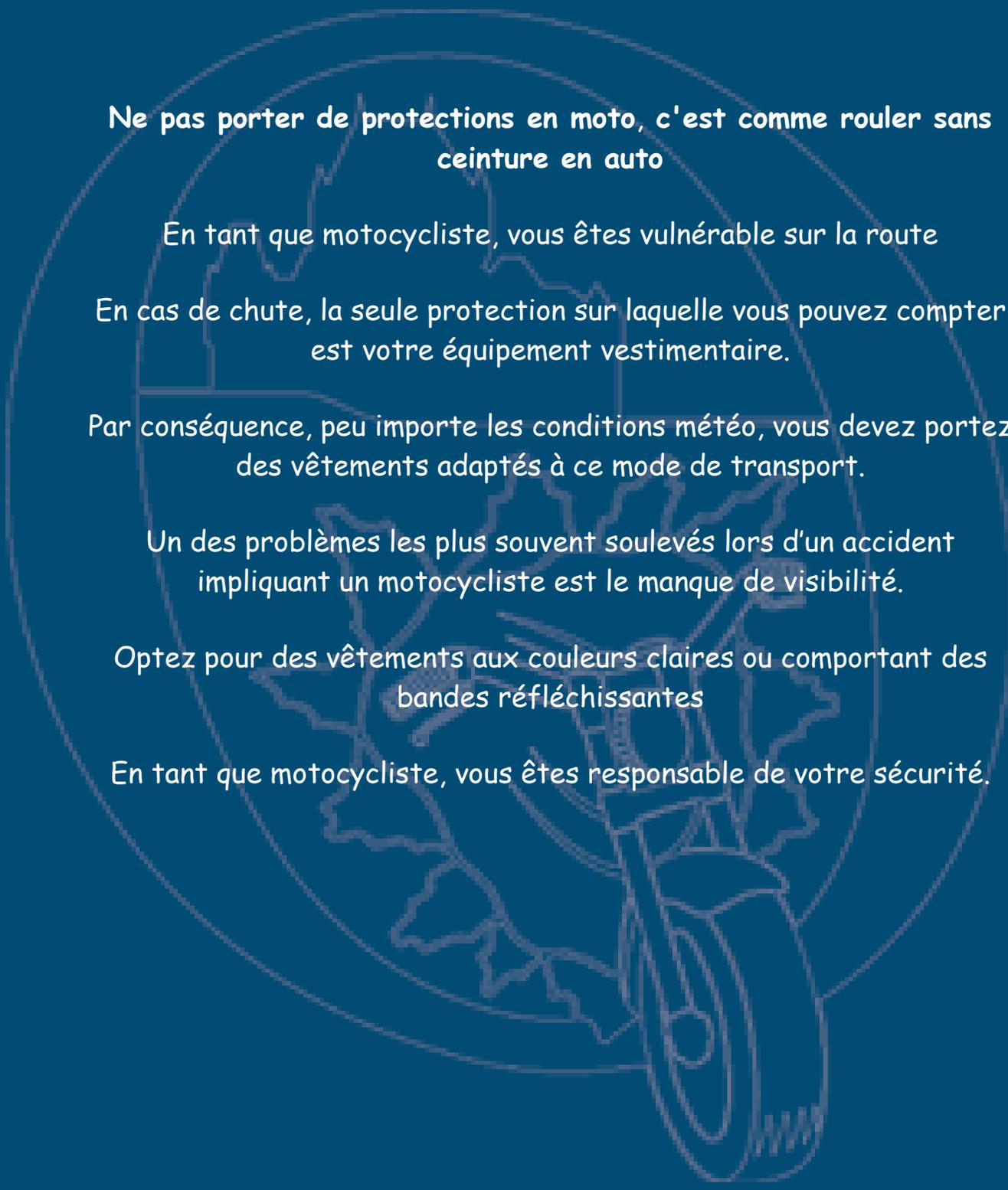


Association Motocycliste Cap-Diamant

Consignes de Sécurité 2014

Capsules Conseils

Vous trouverez ici un guide explicatif
Celui-ci regroupe plusieurs informations pertinentes



Ne pas porter de protections en moto, c'est comme rouler sans ceinture en auto

En tant que motocycliste, vous êtes vulnérable sur la route

En cas de chute, la seule protection sur laquelle vous pouvez compter est votre équipement vestimentaire.

Par conséquent, peu importe les conditions météo, vous devez porter des vêtements adaptés à ce mode de transport.

Un des problèmes les plus souvent soulevés lors d'un accident impliquant un motocycliste est le manque de visibilité.

Optez pour des vêtements aux couleurs claires ou comportant des bandes réfléchissantes

En tant que motocycliste, vous êtes responsable de votre sécurité.

TABLE des MATIÈRES

1) Les règles de sécurité élémentaires à observer à moto	5
A) Utiliser une moto et un équipement adapté	5
B) Voir et être vu	5
C) Respecter les distances de sécurité.....	5
D) Anticiper	5
E) Rester prudent dans les files.....	6
F) Ne prendre la route qu'en pleine forme.....	6
G) Adapter sa vitesse	6
H) Maîtriser le freinage.....	6
I) Limiter les risques liés au groupe.....	7
J) Attention aux charges.....	7
2) La technique du contrebraquage	7
3) Rouler sous la pluie.....	8
4) L'aquaplanage	8
5) Les chemins de fer	9
6) Les dépassements	9
7) Entrée d'autoroute.....	10
8) Prendre une courbe.....	10
9) Manque de frein	10
10) Une crevaison.....	10
11) Nid-de-poule.....	10
12) Technique pour éviter un animal.....	11
13) Le passager.....	11
14) Vérification de sécurité	12
15) Le gros bon sens	12
16) Cours de Moto Pro	13

1) Les règles de sécurité élémentaires à observer à moto

A) Utiliser une moto et un équipement adapté

Choisissez une moto qui convient à votre expérience. Assurez-vous qu'elle soit en ordre (freins, pression des pneus, niveaux) et portez un équipement moto adapté.

B) Voir et être vu

Choisissez un équipement et un casque colorés et voyants ou munis de bandes réfléchissantes.

Tenez compte de l'angle mort des rétroviseurs des voitures et surtout des camions.

Ne restez pas trop longtemps à la même place, à côté ou à l'arrière d'un autre véhicule.

Cherchez le regard des autres usagers pour vous assurer qu'ils vous aient vu.

Utilisez vos clignotants pour annoncer vos intentions.

Lorsque vous roulez seul, placez-vous aux deux tiers à gauche sur la voie de circulation pour mieux observer le trafic et la chaussée et vous signaler aux automobilistes, et ce, conformément au code de la route.

C) Respecter les distances de sécurité

Gardez vos distances pour pouvoir anticiper face aux dangers.

A 90 km/h, il faut 85 m pour vous arrêter totalement par temps sec, temps de réaction compris. Par temps humide, cette distance s'allonge encore.

Roulez à distance des véhicules en stationnement, en laissant si possible la largeur d'une portière. L'idéal: 1,50 m.

D) Anticiper

Regardez le plus loin et le plus largement possible devant vous pour anticiper les dangers et besoins de freinage (ronds-points, entrées et sorties de virage, passages piétons, feux de signalisation, imperfections sur la chaussée, etc).

Posez le regard là où vous souhaitez aller, et non sur l'obstacle. Le cerveau humain est ainsi fait que l'endroit où votre regard se pose est celui vers lequel vous vous dirigez. C'est ce qu'on appelle la technique du regard. Faites attention au véhicule qui vous suit (aura-t-il le temps et l'espace pour freiner ?).

Soyez attentif aux piétons principalement à proximité des passages pour piéton ainsi qu'aux autres usagers. Ils peuvent être surpris de la vitesse à laquelle vous arrivez vu les possibilités d'accélération de la moto.

Les deux-roues motorisés sont souvent de par leur taille moins visible que d'autres usagers. Il faut savoir que la moitié des accidents de motos sont causés par des automobilistes qui n'ont pas remarqué les deux-roues motorisés suffisamment tôt.

À l'approche d'une intersection adopter ces règles :

- Si je ne vois pas, je ne passe pas
- Redoublez de prudence et de vigilance
- Vous n'avez jamais la priorité ! Donc, soyez vigilants.

E) Rester prudent dans les files

Adaptez votre vitesse lorsque vous dépassez une file qui roule lentement. Veillez à ce que la différence de vitesse entre vous-même et la file de voitures n'excède pas 20 km/h environ. Reprenez votre place dans la file dès que le trafic est à nouveau fluide (dès 50 km/h).

N'oubliez pas que certains automobilistes ont tendance à changer de bande subitement si une place se libère ou font preuve de distraction au volant (utilisation du cellulaire, lecture du journal, etc.). Soyez sur vos gardes !

F) Ne prendre la route qu'en pleine forme

La conduite d'une moto demande plus d'efforts physiques et de concentration que celle d'une voiture. Ne conduisez pas si vous êtes fatigué, sous l'effet d'alcool, de drogue ou de médicaments qui provoquent des baisses de vigilance.

G) Adapter sa vitesse

Adaptez toujours votre allure pour pouvoir réagir en cas d'obstacle imprévu pour éviter de vous mettre en danger.

Adaptez votre vitesse en cas d'intempéries. La pluie diminue la visibilité et réduit l'adhérence. Le vent peut vous faire dévier de votre trajectoire et le brouillard vous empêche de voir mais également d'être vu.

H) Maîtriser le freinage

Trouvez le bon équilibre entre le frein avant (le plus efficace) et le frein arrière (ralentisseur et stabilisateur).

Idéalement, ne freinez que lorsque la moto est droite. Ralentissez avant le virage et ne freinez pas dans le tournant. Regardez loin devant vous durant le freinage. L'efficacité des freins varie d'un type de moto à un autre. En revanche, toutes les motos ont le maximum d'efficacité sur la roue avant. Il en tient à vous d'aller chercher cette efficacité en combinant les 2 freins.

Il faut maintenir le regard à l'horizon.

Toujours appliquer les freins de façon progressive.

Sortir la jambe seulement une fois la moto immobilisée.

Si la roue arrière bloque, **Attention** elle ne doit bloquer que sur les derniers 15 cm. (6po.) avant l'arrêt, relâcher la pression graduellement pour remettre la roue en mouvement et appliquer de nouveau les freins progressivement par la suite.

Pour le freinage d'urgence

Employer l'acronyme **D.É.F.A.**

D= Décélère, coupe les gaz et commence à appliquer le frein arrière

É= Équilibre, je me positionne droit ainsi que la moto

F= Freinage, je débraye complètement et applique le frein avant

A= Ajuster, j'ajuste la pression tant du pneu arrière que du pneu avant sans que le pneu arrière bloque.

La séquence se fait une après l'autre et très rapidement.

Pratiquez-vous afin que cela devienne un réflexe.

I) Limiter les risques liés au groupe

Ne dépassez pas vos limites pour suivre le groupe ou n'encouragez pas un motard moins expérimenté à le faire. Positionnez-vous en damier. Respectez les distances de sécurité. Avertissez vos collègues d'un danger éventuel.

J) Attention aux charges

Passager ou bagage, le poids et le volume modifient le comportement de votre moto : déplacement du centre de gravité, augmentation de la distance de freinage, plus grande prise au vent.

Ajustez votre vitesse et augmentez les distances de sécurité, tenez le guidon plus fermement, prenez des trajectoires plus sûres, vérifiez la pression des pneus et réglez si possible la suspension.

2) La technique du contrebraquage

Pour prendre un virage en dessous de 30-40 km/h, on tourne logiquement le guidon à droite pour aller à droite et à gauche pour aller à gauche.

Au-delà d'une certaine vitesse (30-40km/h), il est nécessaire de pencher la moto pour vaincre la force centrifuge (qui vous tire à l'extérieur du virage). Pour cela, il existe une technique, celle du contrebraquage :

- Vous vous servez de votre guidon pour déclencher l'inclinaison de votre moto et non plus tourner; pour aller à droite, vous poussez légèrement sur la partie droite du guidon et la moto s'incline à droite; pour aller à gauche, vous poussez sur la partie gauche du guidon, et la moto s'incline à gauche.
- Le contrebraquage peut-être utilisé avantageusement dans les courbes mais aussi pour éviter rapidement un obstacle.
- N'hésitez pas à vous entraîner hors de la circulation ou à suivre une formation spécifique pour améliorer cette technique.

3) Rouler sous la pluie

On devrait ajuster notre vitesse, ne pas trop ralentir, ne soyez pas un obstacle de la route. Les lignes peintes sur la chaussée sont habituellement excessivement glissantes sous la pluie. Le temps le plus dangereux, c'est lorsque la pluie débute. La pluie n'a pas eu le temps de laver la route, elle est pleine d'huile.

Il faut avoir des pneus en bonnes conditions et pas trop usés.

Attention aux manœuvres brusques

La visibilité risque d'être réduite également, ne suivez pas de près.

Faire ensuite attention à tout ce qui glisse encore plus sous la pluie : plaques d'égouts, bandes blanches, pavés.

4) L'aquaplanage

Prévenir l'aquaplanage (perte d'adhérence des pneus sur une chaussée recouverte d'une pellicule d'eau)

La portion du pneu qui entre en contact avec la chaussée n'est pas plus grande qu'une main et pourtant, nous reposons entièrement sur elle pour adhérer à la route. Pour bien adhérer à la route, les pneus doivent être en bon état. La bande de roulement doit avoir une épaisseur d'au moins 5 mm. (1/5 po) afin que les rainures chassent bien l'eau sur la chaussée.

Il est essentiel de maintenir une bonne pression : sur les pneus mal gonflés, les rainures ont tendance à se rapprocher, elles chassent moins bien l'eau et accroissent les risques d'aquaplanage.

Vous pouvez également faire de l'aquaplanage si vous accélérez trop vite ou si vous freinez et tournez brusquement.

En vous entraînant à freiner en appliquant une pression régulière sans bloquer les freins, vous pouvez réduire les risques d'aquaplanage et arrêter plus vite et en ligne droite.

Ça dérape? Diriger le guidon dans la direction initiale. Rester stable sur la moto. Relâcher le frein. Regardez loin. Une fois l'aquaplanage maîtrisé, accélérer à nouveau, mais doucement.

5) Les chemins de fer

Il est conseillé de ne pas franchir la voie ferrée en essayant de la prendre le plus perpendiculairement possible, car sur une route avec une courbe et une voie ferrée, cela risque de vous déporter dans l'autre voie, donc il faut la prendre normalement.

6) Les dépassements

Sur autoroute

- Le chef de peloton signale son intention de dépasser
- Le balayeur change de voie le premier pour bloquer la voie après vérification des angles morts.
- Le 2^e change de voie en même temps que le chef de peloton.
- Avant de reprendre sa place dans la voie de droite, le chef de peloton s'assurera qu'il y a de l'espace pour son deuxième.
 - a) Il signalera son intention avec son clignotant.
 - b) Alors l'accompagnateur (2^e) après avoir vérifié son rétroviseur et son angle mort actionne son clignotant et entre dans la voie de droite le premier
 - c) Le chef de peloton entre dans la voie de droite
 - d) Le balayeur, une fois son dépassement terminé, après avoir vérifié son angle mort et son rétroviseur actionnera son clignotant et reprendra sa place dans la voie de droite.

Sur route secondaire

- Le chef de peloton demande la file indienne, dépasse, reprend sa position en laissant suffisamment de distance pour permettre au prochain de dépasser
- Seulement un pilote dépasse à la fois en s'assurant d'abord que la manœuvre est sécuritaire et légale
- Chaque pilote dépasse le plus rapidement possible et reprend sa position dans le peloton laissant suffisamment d'espace pour le pilote suivant
- Le peloton reprend sa vitesse de croisière lorsque tous ses pilotes sont rassemblés

7) Entrée d'autoroute

La bretelle d'accès le permettant, le peloton adoptera la même technique que le dépassement sur l'autoroute.

Sinon, le peloton se séparera, chaque pilote fera son entrée de façon sécuritaire et le plus rapidement possible dans les limites de vitesse permises pour rejoindre le responsable de peloton.

Le responsable de peloton maintiendra une vitesse moindre afin de permettre à son peloton de se regrouper en damier et reprendra ensuite la vitesse de croisière.

8) Prendre une courbe

À l'approche du virage, on peut soit freiné, soit rétrogradé afin de maintenir une vitesse constante. Ensuite on amorce le virage en prenant la formation de file indienne si la courbe est prononcée. Cela vous permet de faire votre virage à l'intérieur de la courbe. À la sortie du virage, s'il y a lieu, on accélère et on reprend la formation en damier.

9) Manque de frein

Rétrogradez graduellement jusqu'à l'arrêt.

Allez sur l'accotement (si c'est possible) et gardez votre calme.

S'il y a lieu, pour la poignée des gaz bloquée, coupez le moteur et maintenez l'embrayage au point mort. Allez sur l'accotement (si c'est possible) et gardez votre calme.

10) Une crevaison

Ne touchez pas aux freins, tenez fermement les guidons.

Modérez les gaz lentement.

Allez sur l'accotement (si c'est possible) et gardez votre calme.

11) Nid-de-poule

L'état de la chaussée nous réserve parfois de mauvaises surprises. Un nid-de-poule profond, par exemple, peut endommager la moto et nous faire perdre le contrôle, Il existe toutefois une façon de les traverser :

On freine le plus possible et, juste avant d'y arriver, on relâche le frein et on accélère.

Pendant l'accélération, on doit se soulever légèrement et transférer notre poids vers l'arrière.

Ainsi l'avant de la moto s'allège, ce qui réduit le choc absorbé par la roue avant. Dès que la roue avant a dépassé le trou, on relâche l'accélérateur pour stabiliser la moto et diminuer le choc sur la roue arrière

12) Technique pour éviter un animal

Les techniques diffèrent selon la grosseur et le type d'animal.

Pour un animal de petite taille (taille inférieur à la moitié de la roue), ralentissez mais ne tentez pas de manœuvre d'évitement. Il y a moins de danger à passer dessus avec la roue bien droite qu'à tenter de l'éviter en effectuant un contrebraquage. L'animal pourrait changer de direction brusquement et vous déséquilibrer.

Pour un animal de plus grande taille (taille supérieur à la moitié de la roue), règle générale, tentez une manœuvre d'évitement. Par exemple, l'orignal, le cheval et les bovins sont des animaux qui ne reculent pas naturellement. Si la place est suffisante, tentez de les éviter en passant du côté de leur arrière-train.

Voici cependant **2 exceptions** :

Le chevreuil a plutôt un comportement imprévisible, il peut figer sur place ou changer de direction rapidement : n'effectuez jamais de manœuvre brusque pour tenter de l'éviter. Dans la plupart des cas, lorsque la collision semble imminente, freinez le plus possible. Il vaut souvent mieux heurter l'animal à basse vitesse que de chercher désespérément à l'éviter. Un accident beaucoup plus sérieux pourrait en résulter.

Le chien a pour sa part un comportement plus prévisible, il va habituellement se diriger vers votre jambe pour tenter de la mordre : ralentissez le plus et lorsqu'il est presque à votre hauteur, accélérez pour le semer.

13) Le passager

Le conducteur qui transporte un passager doit adapter sa conduite en conséquence mais doit aussi bien informer un passager qui n'aurait pas l'habitude de rouler en moto.

Voici quelques conseils à donner au passager :

- Ne montez sur la moto qu'une fois que le conducteur vous le dira.
- Toujours prendre place du côté gauche de la moto et monter avec précaution afin de ne pas déséquilibrer le conducteur.
- Lorsque vous êtes assis, restez le plus près possible du conducteur sans pour autant le gêner.
- Gardez toujours les deux pieds sur les repose-pieds, même quand la moto est immobilisée.
- Restez dans le prolongement du conducteur pour ne faire qu'une personne, principalement dans les virages.

- Gardez les yeux sur la route : il faut être capable d'anticiper les freinages afin de ne pas heurter l'arrière du casque du conducteur et de décoder la route pour mieux encaisser les cahots.
- Évitez de parler et de bouger inutilement.
- Ne faites pas les signes, c'est le travail du conducteur.
- Ne descendez de la moto que lorsque le conducteur vous y invitera.
- Portez des vêtements sécuritaires, solides et voyants (les vêtements qui flottent au vent sont à proscrire).
- N'enlevez votre casque qu'une fois descendu de la moto.

14) Vérification de sécurité

La sécurité, ça regarde tout le monde; toi et ta moto davantage!

Voici un aide mémoire pour t'assurer que ta moto prenne le bon chemin et non le champ.

Cinq minutes de ton temps te permettront de rouler longtemps...réfléchis...

- PNEUS: Vérification de l'usure et de la pression des pneus.
- FREINS: Vérification du système de freinage, niveaux des liquides, usure des plaquettes, fonctionnement des manettes.
- DIRECTION: Ajustement et calibrage
- CHÂÎNE ET ENTRAÎNEMENT: Ajustement de la tension, graissage et vérification des composantes.
- ACCÉLÉRATEUR: Ajustement et calibrage.
- ACCESSOIRES ET ÉCLAIRAGE: Les rétroviseurs et les accessoires sont-ils en bon état. Les clignotants et les phares sont-ils en bon état. La batterie est-elle correctement chargée. etc.
- **DANS LE DOUTE FAIT VÉRIFIER TA MOTO PAR UN MÉCANICIEN COMPÉTENT**

15) Le gros bon sens

En tout temps, signifier clairement aux autres usagers de la route vos intentions de tourner.

En cas de défauts de votre système de clignotants, utilisez les signaux manuels connus pour indiquer vos intentions.

Il est interdit par la loi de se faufiler entre deux rangées de voitures et de plus **c'est très dangereux**.

Méfiez-vous des véhicules stationnés, une porte s'ouvre rapidement.

La plupart des collisions impliquant une moto et un automobiliste ont lieu aux intersections, alors soyez-y attentifs!

La majorité des gens croient que le plus grand nombre d'accidents mortels survient après 23h00. Contrairement à la croyance populaire, la période où survient le plus d'accidents mortels se situe entre 15h00 et 04h00 soyez donc prudent en tout temps.

Quand un motocycliste désire changer de voie ou de direction, les rétroviseurs ne suffisent pas. Il faut tourner la tête et regarder par-dessus son épaule pour vérifier les angles morts.

Environ 20% des accidents mortels se produisent lors de collisions latérales. Dans la très grande majorité des cas, c'est l'automobiliste qui n'a pas cédé le passage au motocycliste, soit parce qu'il ne l'a pas vu ou qu'il l'a vu trop tard.

Lors d'un arrêt à une intersection, 2 motocyclistes peuvent en toute sécurité se placer côte à côte sur la même voie.

Respecter les limites de vitesse prescrites.

16) Cours de Moto Pro

Pour en savoir plus sur la conduite de la moto, le cours de MOTO PRO est recommandé à tous nos membres par la Fédération Motocycliste du Québec.

Pour information, communiquez avec votre directeur de prévention.