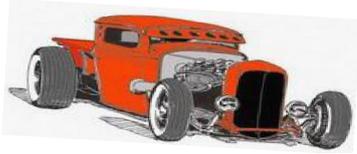


AUTO ECOLE PIERRE



« exemple de parcours de formation Permis A1/A2 »

La pratique moto

Pour apprendre à maîtriser une moto, vous allez suivre un nombre minimum obligatoire de 20 heures de conduite pour atteindre un niveau suffisant et valider les compétences requises.

Cet apprentissage sera progressif, prenant en compte la technicité du deux roues en plateau et la variété des situations de conduite en circulation (agglomération et hors agglomération, conduite sur voie rapide, autoroute, de nuit ou dans un environnement dégradé, par temps de pluie, ...).

Quand les niveaux de compétences sont atteints, vous serez présentés à l'examen plateau. En cas de réussite vous serez dans un second temps présentés à l'examen circulation.

Toutes les leçons se déroulent sur une moto de l'établissement.

Une pédagogie est appliquée par le moniteur afin de permettre aux élèves d'acquérir les connaissances nécessaires (savoir-faire et savoir-être) le plus facilement possible, dont voici un exemple de parcours de formation pratique :

✓ 1ère Heure : Théorie technique au plateau hors circulation

- Apprentissage commandes guidons, freins, embrayage.
- Apprentissage position sur moto (centre de gravité, équilibre du conducteur, équilibre de la moto)
- Apprentissage répartition frein arrière et avant (30% arrière, 70% avant)
- Apprentissage effet gyroscopique (roulage sans équilibre, instable, stable)
- démarrage, arrêt en douceur (dosage patinage embrayage et frein)
- passage des vitesses (en guidage radio si besoin)
- freinage, rétrogradage(en guidage radio si besoin)

✓ 2^{ème} heure : **MAITRÎSE MOTO ALLURE LENTE**

- **Gestion allure lente de la moto et position de conduite**

Le but d'une bonne position de conduite est d'assurer trois points :

- 1° l'équilibre du conducteur,
- 2° sensation de l'équilibre de la machine,
- 3° la modification éventuelle de celui-ci.

Pour le premier point, il est fondamental de garder la tête droite, verticale par rapport au sol, les yeux parallèles à l'horizon.

Pour le deuxième point, cela se fait par la perception tactile de la machine au niveau des mains, des pieds et de la face interne des cuisses (en contact avec le réservoir sur une moto).

Le dernier point se fera toujours par six appuis :

- les deux pieds,
- les deux genoux,
- les deux mains.

Si on doit résumer :

- **le bas du corps doit être serré, groupé, faire corps avec la machine,**
- **le haut du corps doit rester souple, mobile, détendu, capable de bouger.**

EXERCICES ALLURE LENTE (état de roulage de la moto sans équilibre)

- huit entre 2 cônes
- slalom lent
- franchissement portes décalées
- huit avec portes

✓ 3^{ème} heure : **MAÎTRISE MOTO ALLURE NORMALE**

Explications théoriques de physique moto

Lorsqu'une moto roule, sa stabilité et sa maniabilité varient selon trois paramètres :

- l'empattement,
- la chasse,
- et l'effet gyroscopique des roues.

L'empattement,

c'est la longueur de la moto, la distance située entre les points de contact des deux roues avec le sol.

Plus l'empattement est important, plus la moto est stable, mais moins elle est maniable.

La chasse,

C'est la distance entre la projection sur le sol de l'axe de la colonne de direction et le point de contact de la roue avec le sol, elle se mesure en centimètres.

Elle conditionne l'angle de chasse, l'angle formé par la colonne de direction et la verticale.

Plus l'angle de chasse est important, plus la maniabilité de la moto sera diminuée, à l'inverse de la stabilité qui en est augmentée.

La géométrie de direction détermine le rappel de direction et conditionne de ce fait la maniabilité et la stabilité de la moto.

L'angle de chasse conditionne les variations de chasse pour un changement d'assiette donné (le tangage).

L'effet gyroscopique,

Il varie en fonction de trois paramètres :

- **la taille de l'objet en rotation**
Plus l'objet est grand, plus son diamètre est important, plus l'effet gyroscopique est fort. Cela nous explique pourquoi la taille de la jante avant des motos varie en fonction de leur usage. Une jante de 15 ou 17 pouces privilégie l'agilité, la maniabilité. Une jante avant de 19 ou 21 pouces privilégie la stabilité. La hauteur du pneu joue également un rôle.
- **le poids de l'objet en rotation**
Plus la masse de l'objet est importante, plus l'effet gyroscopique sera grand. Cela nous explique pourquoi les constructeurs moto essaient en permanence de réduire les masses non suspendues, notamment d'alléger les jantes, tout en préservant leur rigidité, leur solidité.
- **la vitesse de rotation**
A taille et masse égales, plus l'objet tourne vite sur lui-même, plus il aura tendance à conserver son axe de rotation. Cela explique pourquoi beaucoup de motards éprouvent l'impression que la vitesse de déplacement de la moto lui confère sa stabilité.

- A partir de 1 km/h, la rotation des roues génère déjà de l'effet gyroscopique. Mais ce dernier est tellement faible qu'il ne permet pas de maintenir la moto en équilibre, le conducteur est obligé de poser un pied au sol dès que l'ensemble véhicule + conducteur quitte son point d'équilibre parfait.
- A partir de 4-5 km/h, l'effet gyroscopique généré par la rotation des roues suffit à maintenir la moto en équilibre, du moins en ligne droite ou avec très peu d'inclinaison.
- A partir de 7-8 km/h, et à partir de 10 km/h (quel que soit le poids de la moto), l'équilibre est assuré : le motard peut lâcher une main du guidon, incliner la moto, même beaucoup, celle-ci ne tombera pas (à condition de conserver de l'adhérence). Le motard doit toutefois encore en assurer la direction.
- A partir de 20 km/h, la machine est totalement auto-stable, le conducteur peut lâcher les deux mains, bouger sur la selle, se mettre debout, danser la gigue sur le réservoir... Tant qu'elle conserve au moins cette vitesse (et que le conducteur n'agit pas sur la moto), la moto restera droite et ira tout droit.
- A partir d'environ 35 km/h (vitesse variable en fonction de la taille et de la masse de la roue avant), l'effet gyroscopique devient tellement important qu'une nouvelle étape est franchie : la roue avant restera fixe sur son axe horizontal, elle ne peut plus pivoter. Dans la mesure où elle est reliée au guidon par la fourche, le guidon ne pourra alors plus être braqué, il ne peut plus tourner.
- Si le conducteur essaie de tourner le guidon, celui-ci va (très) légèrement se braquer, puis sous l'effet de la résistance (la précession) de l'effet gyroscopique, revenir en place, bien droit.
- **Conséquence matérielle simple à retenir : au-delà de 35-40 km/h, le guidon d'une moto ne peut plus « tourner », il est impossible de le braquer.**

Le contre-braquage, technique d'inclinaison par le guidon

Définition

Technique d'inclinaison de la moto par les appuis sur le guidon, technique qui se fonde principalement sur la précession de l'effet gyroscopique.

La technique d'inclinaison de la moto (ou du scooter) par le guidon, communément appelée « contre-braquage » s'avère essentielle dans la conduite moto pour la négociation optimale des virages, particulièrement à vitesse élevée.

Le contre-braquage,

C'est la technique la plus efficace, la plus rapide, la plus précise, la plus dosable... et la seule qui fonctionne à toutes les vitesses à partir de 35 km/h.

C'est aussi la seule efficace à grande vitesse, le seul moyen d'incliner rapidement et facilement une moto à plus de 100 km/h.

EXERCICES ALLURE NORMALE (état de roulage de la moto avec effet gyroscopique)

Conseils pratiques de technique d'inclinaison

Si le conducteur d'une moto pousse sur le guidon gauche, la moto va s'incliner à gauche... et tourner à gauche.

De même s'il tire à droite, ça revient au même.

Si le conducteur d'une moto pousse sur le guidon droit, la moto va s'incliner à droite... et tourner à droite.

De même s'il tire à gauche, ça revient au même.

Exercices :

- Huit en 2^{ème} vitesse à une allure de 15 puis 20 puis 25 km/h.
- Slalom en 2^{ème} vitesse à une allure de 15 puis 20 puis 25 km/h.
- Slalom en 3^{ème} vitesse à une allure de 35 puis 40 km/h.
- Slalom avec porte décalé sur la largeur de la piste pour simulation virage.
- Évitement de porte sans freinage.

✓ 4^{ème} heure :

LE FREINAGE

Le regard,

Pour freiner juste, il s'agit avant tout de toujours garder **le regard haut, au loin**.

La position,

TENDEZ LES BRAS ET SERREZ LES GENOUX !

L'appui sur les pieds – sur lesquels doit porter le poids du corps (et non sur les fesses), genoux serrés et bras raidis, voire en position tendue (mais pas verrouillés) – évite de glisser vers l'avant et garantit la tenue de cap.

De plus, la maîtrise d'un éventuel blocage de la roue avant (en cas d'absence d'ABS) sera meilleure.

Dès que vous commencez à freiner, il faut tendre les bras pour se repousser en arrière et surtout raidir les bras, les contracter. Si vous ne le faites pas, vous allez sentir la roue avant qui louvoie légèrement, ce qui vous stresse et vous conduit souvent à relâcher le frein.

Il est préférable de freiner avec la première phalange des doigts index et majeur, le bout des doigts étant leur partie la plus sensible.

Cela permettra un meilleur dosage et une meilleure réactivité en cas de blocage.

L'allure,

1. Coupez les gaz franchement, complètement, en lâchant totalement la poignée d'accélérateur.

Pensez bien à ouvrir le pouce pour ne pas garder la poignée d'accélérateur serrée entre le pouce et la paume de la main.

2. Dans le même temps, freinez de l'arrière.

Lors d'un freinage puissant, c'est l'avant qui aura le plus d'adhérence : c'est donc du frein avant qu'il faudra le plus freiner. Mais pour limiter l'effet de transfert de masse vers l'avant, il faut commencer par actionner le frein arrière. Cela procure plus de stabilité et permet d'exercer plus d'effort sur la commande avant.

L'arrière d'abord, l'avant après !

Vous devrez utiliser vos deux freins, mais avec une légère avance sur le frein arrière. La pression sur le frein arrière devra rester toujours la même, entraînez-vous à bien la sentir. En appuyant sur la pédale du bout du pied, vous allez sentir un "point dur" : inutile d'appuyer plus fort, cette pression est suffisante.

Gardez le pied droit en appui sur la pédale de frein jusqu'à l'arrêt complet.

3. Effectuez un freinage de préférence dégressif.

Un freinage avant efficace est un freinage dégressif, et non progressif.

Un freinage **progressif**, c'est appliquer une puissance de freinage de plus en plus forte sur une roue qui en toute logique tourne de plus en plus lentement. Résultat : blocage de roue en fin de freinage.

Domage car c'est le type de freinage que nous avons tous tendance à pratiquer au début.

Un freinage **dégressif** applique dans un premier temps une amorce de freinage progressive, dans un deuxième temps une puissance de freinage maximale pour une décélération rapide, et dans un troisième temps un freinage continu, constant, moins puissant qui va permettre de s'arrêter court sans blocage.

Pour résumer, un freinage dégressif s'opère en trois temps :

1. amorce avec 20% de la puissance de freinage,
2. freinage maximal avec 100% de la puissance,
3. freinage constant avec 80% de la puissance.

Exercices :

- Freinage d'urgence sur distance définie
- Evitement + freinage sur distance définie

✓ 5^{ème} heure : APPRENTISSAGE EXAMEN ALLURE LENTE

Parcours sans moteur,

La première épreuve commence, avec le déplacement sans moteur.

Les consignes :

- la position de la motocyclette est située au départ de l'épreuve ;
- le candidat doit, après avoir débéquillé (béquille latérale), pousser la moto en marche avant ;
- lorsque la motocyclette a entièrement franchi la porte, il doit reculer selon le parcours défini par la fiche d'examen ;
- il doit béquiller au point de départ (béquille latérale) ;
- il doit déplacer sa moto en marchant à côté lors du parcours.

Pour cet exercice, l'impossibilité pour le candidat de relever la moto suite à la chute de celle-ci ne peut être considérée comme une incapacité.

La chute de la moto n'est pas éliminatoire.

Parcours à allure lente sans passager,

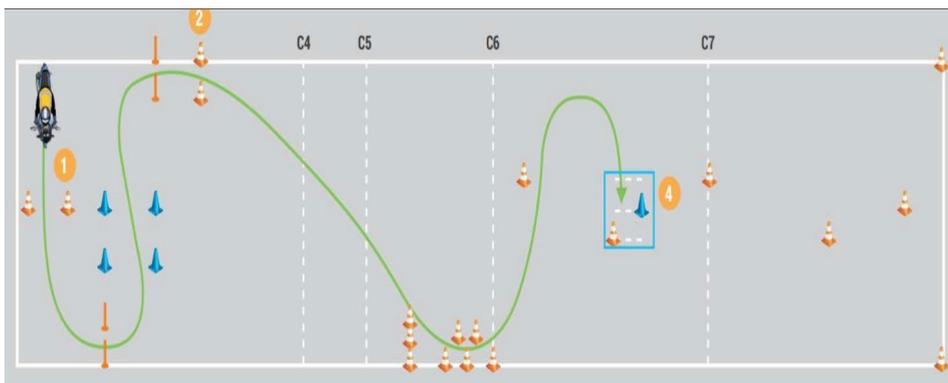
L'objectif de cette épreuve est de s'assurer que le candidat sait :

- déplacer sa machine à allure réduite,
- s'arrêter et démarrer en tournant,
- maîtriser le gabarit de sa moto,
- diriger sa vision,
- adopter une bonne position sur la moto,
- manipuler avec aisance l'embrayage, l'accélérateur, le guidon et les freins.

La plupart des candidats sont (plus ou moins) à l'aise sur cet exercice en formation, mais ne le sont plus du tout à l'examen !

En effet, ils se sentent observés, d'une part par l'inspecteur (qui fait juste son travail), d'autre part par les autres élèves et moniteurs de différentes écoles.

Il s'agit d'être vraiment TRÈS à l'aise à l'entraînement pour espérer se trouver à peu près convenable le jour de l'examen.



Première partie

Sur la première partie du parcours à allure lente sans passager, il s'agit d'évoluer entre des cônes et des piquets qui forment des portes rapprochées.

Ce parcours est chronométré et doit être effectué en 16 secondes ou plus.

Le chronomètre est déclenché quand la roue **arrière** de la moto franchit la première porte A et arrêté quand la roue **arrière** franchit la porte B.

L'inspecteur n'a pas à vous présenter le chronomètre.

Vous n'avez pas le droit de réclamer à le voir. En général, votre formateur accompagnant est autorisé à le voir.

En l'absence de toute faute, un temps égal ou supérieur à 16 secondes donne une note A.

En 14 et 16 secondes, c'est une note B.

En 14 secondes ou moins, c'est la note C.

L'exercice doit entièrement se faire sur le premier rapport.

Vous avez le droit d'accélérer et de freiner. Le but est de rouler vraiment « au pas », à la vitesse de marche d'un piéton, de façon à démontrer votre capacité à actionner l'embrayage, en combinaison avec l'accélérateur et le frein arrière.

Le ralenti moteur n'est pas autorisé.

Pour les machines à boîte automatique (scooter ou moto à boîte auto), il n'y a pas de chronométrage sur cette partie de l'épreuve.

Attention à votre démarrage !

Vous partez à l'arrêt au point de départ du parcours. A partir du moment où la roue avant de la moto franchit la première porte de plots et jusqu'à ce que la roue arrière l'ait à son tour franchie, c'est une « zone neutralisée ». Vous avez le droit de caler et de mettre un pied au sol. Vous avez le droit de vous arrêter et de repositionner la moto si vous êtes mal parti.

Mais gaffe ! Vous n'avez droit qu'à un seul « loupé » :

Pour ne pas allonger la durée de l'épreuve, le nombre d'essais accordés pour se repositionner est limité à un. Au-delà, le candidat ne se repositionne pas et le parcours doit être réalisé.

Vous n'avez pas le droit de vous arrêter, la moto doit rester en mouvement (avec les roues qui tournent, même très lentement).

Vous avez droit à une faute, ce qui vous vaudra un B.

Deux fautes et c'est le C, synonyme d'ajournement.

Une faute, c'est par exemple plus de deux (ou trois si vous avez réussi la première épreuve) pieds à terre, un plot déplacé, un piquet touché...

Il y a les fautes directes qui vous vaudront automatiquement un C : mettre moins de 14 secondes sur le parcours chronométré, maîtrise de l'embrayage non acquise, ne pas passer dans une porte, sortir du parcours, caler dans le parcours...

Seconde partie

La seconde partie du parcours à allure lente sans passager n'est pas chronométrée. Mais vous devez rester sur le premier rapport.

A la sortie de la porte de plots B, vous ne devez pas marquer d'arrêt. Vous pouvez accélérer légèrement en vous dirigeant vers le couloir d'évitement pour ensuite traverser la piste dans sa largeur et effectuer un demi-tour au cours duquel vous devez effectuer un arrêt-redémarrage.

Il s'agit du premier arrêt !

La roue avant doit être arrêtée à l'aplomb du plot qui marque le milieu de piste et est appelé « point 4 ».

De part et d'autre de ce plot central, une zone neutralisée de 50 cm permet de poser les pieds au sol.

J'insiste : si vous posez un pied au sol dans cette zone neutralisée, notamment lors du redémarrage, ce n'est pas comptabilisé dans les trois pieds auxquels vous avez droit sur l'ensemble du parcours.

Par contre, un pied au sol en dehors de la zone neutralisée compte, bien sûr.

Attention à ne pas caler à ce moment-là !

D'une part parce que caler avec le guidon braqué vous fait généralement chuter, mais aussi parce qu'en cas de calage à cet endroit (point 4), contrairement au point de départ (point 1), le candidat n'a pas le droit de se repositionner.

Après avoir redémarré, vous devez effectuer un premier demi-tour sur la largeur de la piste (sans franchir les lignes blanches).

Ce demi-tour à 240 degrés peut être « en cercle » (sans redresser le guidon) ou « en ellipse » (en redressant le guidon, puis en le braquant de nouveau).

En effet, vous avez le droit de repartir en arrière vers le début de piste dans la limite du premier plot du slalom rapide, celui qui se trouve à 17,50 mètres en amont, légèrement décalé par rapport au centre de la piste.

Le principal point de difficulté concerne l'arrêt-redémarrage avec guidon tourné, suivi d'un demi-tour.

Cette manœuvre représente souvent un risque de perte d'équilibre et est à travailler de façon approfondie pour les petits gabarits.

Prévoyez que certaines pistes d'examen peuvent se trouver en légère déclivité (pente ou dévers). C'est souvent là que vous poserez un ou deux pieds au sol, ce qui est autorisé (dans la limite de deux ou trois pieds au sol sur l'ensemble du parcours).

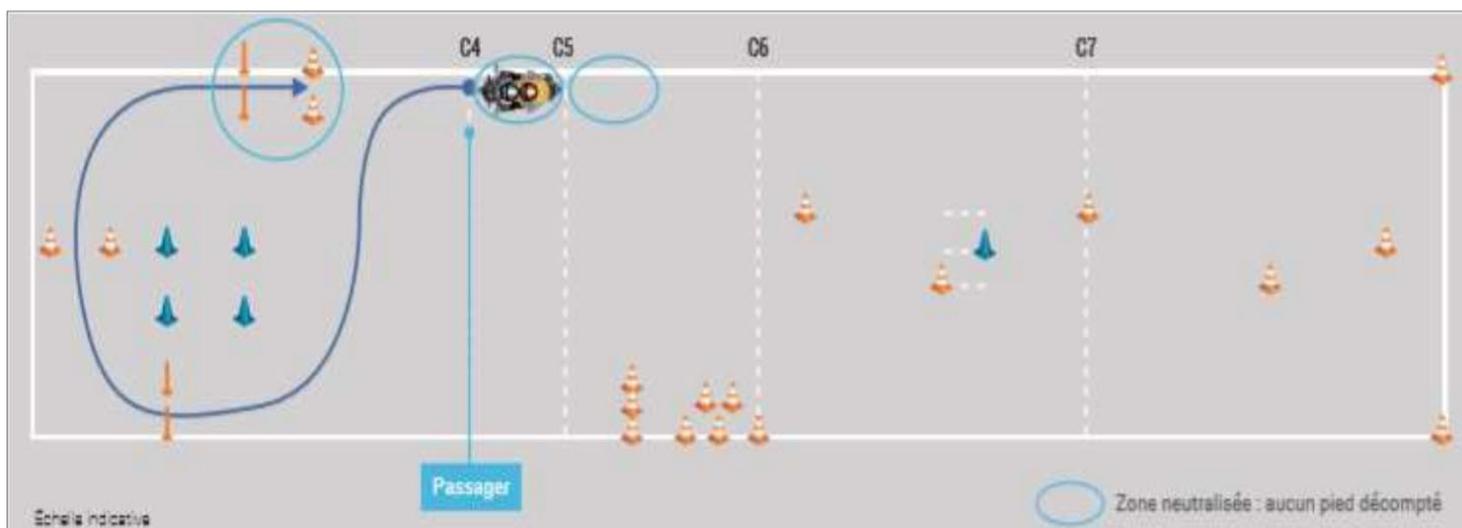
Point important : au cours du second essai, une note C sur cette épreuve à allure lente sans passager (que ce soit en première partie chronométrée ou en seconde partie non chronométrée) entraîne l'interruption de l'essai.

Vous n'aurez pas le droit de continuer sur les autres épreuves.

L'inspecteur vous arrêtera au point 4 et vous demandera soit de tenter un nouvel essai (si c'était votre premier), soit de remettre la moto au point de départ (si c'était le second).

Ce point de réglementation n'est valable QUE POUR LE SECOND ESSAI !

Parcours à allure lente avec passager



Les candidats doivent prendre un passager sur une partie du parcours.

Le passager doit se tenir des deux mains, le plus près possible du conducteur, les pieds sur les repose-pieds et les genoux serrés.
Toute autre attitude ne peut être acceptée.

Le passager ne doit pas communiquer avec le candidat **en dehors des phases de montée et de descente de la motocyclette.**

C'est souvent le formateur qui joue le rôle du passager.

En général, il aide discrètement à l'équilibre de l'ensemble, en appuyant sur les repose-pieds, en se penchant légèrement sur l'extérieur dans les virages et le demi-tour.

Si le formateur s'avère plutôt pénalisant (par exemple, en raison d'un embonpoint coupable), il est tout à fait autorisé de prendre n'importe quelle autre personne en passager : un autre candidat, une candidate (en général plus légère), la petite amie d'un candidat...

Le rôle du passager peut être assumé par toute personne présente sur le centre d'examen âgée d'au moins 18 ans, à l'exception de la catégorie A1 pour laquelle la personne doit être âgée d'au moins 16 ans.

Attention toutefois : mieux vaut un formateur, même un peu plus lourd, qui sait se placer et préserver l'équilibre de la moto, plutôt qu'un passager néophyte, certes plus léger mais qui ne saura pas rattraper la moto en cas de perte d'équilibre... voire qui provoquera une perte d'équilibre.

On a déjà vu des passagers néophytes provoquer la chute de la moto en essayant de monter dessus.

A l'issue de l'épreuve de freinage, le candidat doit marquer l'arrêt, avec un pied ou les deux pieds au sol, moto immobilisée, la moto pouvant chevaucher la ligne d'arrêt C6 (ou C5 en cas de piste mouillée), pour faire monter le passager.

Le fait pour le candidat d'effectuer une marche arrière lors de l'arrêt n'entraîne pas de sanction, mais une intervention immédiate de l'inspecteur pour interrompre cette pratique.

S'il l'estime nécessaire, l'inspecteur peut demander au candidat de se replacer dans la position qu'il occupait avant d'entamer cette action.

Au moment où vous repartez avec passager, tant que la roue arrière de votre moto n'a pas encore passé la ligne C5 ou C4, c'est une « zone neutralisée ».

Un pied posé au sol, au moment du redémarrage, à l'occasion de la reprise d'équilibre, n'est pas considéré comme une erreur.

Caler au redémarrage (après avoir pris le passager) n'est pas éliminatoire.

Mais vous n'avez pas le droit de vous repositionner, de revenir en arrière.

Attention, caler une fois n'est pas une faute, mais caler plusieurs fois d'affilée, si.

Si vous calez une première fois, n'hésitez pas à bien mettre de l'accélération et à garder le point de patinage de l'embrayage pour redémarrer.

Surtout lorsque vous redémarrez avec passager, le surcroît de poids risque de provoquer un calage : mettez bien du gaz, mais pour démarrer tout doucement en contrôlant le lâcher d'embrayage.

A l'issue du parcours avec passager, l'arrêt doit impérativement se faire dans la zone prévue, pas avant, ni après.

Ce n'est qu'une fois la moto arrêtée que le candidat peut poser le(s) pied(s) au sol.

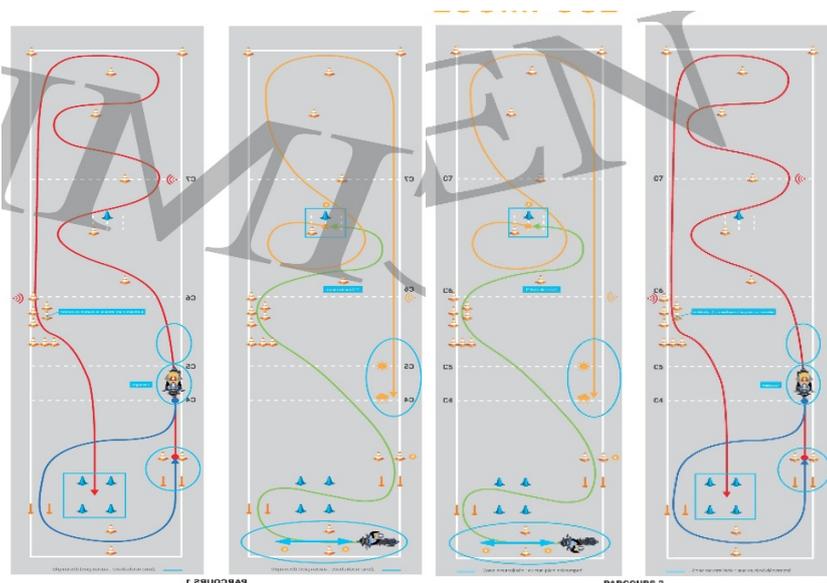
✓ 6^{ème} heure : **APPRENTISSAGE EXAMEN ALLURE NORMALE**

Parcours à allure normale

Maîtrise de la moto à allure normale

Description : slalom, demi-tour autour d'un point fixe et, pour finir, une manœuvre d'arrêt, d'abord un freinage, puis un évitement.

Objectif : démontrer que vous maniez votre moto sans souci à allure normale, en maîtrisant son inclinaison et que vous êtes en mesure d'effectuer un freinage et d'éviter un obstacle inattendu sur lequel vous arrivez à 50 km/h (vitesse imposée).



Sur les parcours de maniabilité à allure normale, dite « rapide », l'exercice n'est pas chronométré, mais les deux exercices d'arrêt (freinage, puis évitement) sont à pratiquer à une vitesse minimale imposée de 50 km/h.

Lors des deux demi-tours en bout de piste (un dans chaque sens), seuls sont considérés comme des erreurs le renversement du cône central et la sortie de terrain (franchissement des lignes blanches).

Le rapport de vitesse utilisé et l'allure ne sont pas évalués.

Vous avez le droit de poser un pied lors de chaque demi-tour, mais ils sont décomptés des trois pieds auxquels vous avez droit sur l'ensemble du parcours.

Le démarrage après avoir déposé le passager, au moment de vous élaner pour le slalom, jusqu'au franchissement par la bande de roulement du pneu arrière de la porte de plots, est une « zone neutralisée ».

Vous avez le droit de poser le pied au sol et de caler, mais pas de vous repositionner.

L'utilisation par l'inspecteur du radar cinémomètre doit respecter les principes suivants :

- l'inspecteur doit impérativement se placer selon les prescriptions d'utilisation du radar afin d'être en mesure de relever précisément la vitesse au moment défini par la fiche d'examen ;
- en cas de panne du radar en cours d'essai ou d'absence de mesures fiables, l'essai est annulé et il est procédé à un nouvel essai ;
- en l'absence de radar opérationnel, les examens ne peuvent avoir lieu.

Le freinage

L'objectif de l'épreuve de freinage est de s'assurer que le candidat maîtrise sa machine lors d'un freinage à une allure d'au moins 50 km/h, en sachant freiner sur une courte distance, sans chuter, tout en conservant l'équilibre, et où positionner son regard.

Pour le freinage, les consignes :

- démarrer de l'extrémité de la piste, monter les trois premiers rapports de vitesse au minimum (sauf pour les véhicules équipés d'un changement de vitesse automatique) à l'aller ;
- après avoir fait un demi-tour dans les limites de la piste, effectuer le retour en ligne droite, avoir engagé le troisième rapport de vitesse au minimum et avoir atteint la vitesse minimum de 50 km/h ;
- effectuer un freinage et immobiliser sa moto avant la ligne C5 si la piste est sèche, avant la ligne C4 si la piste est humide ;
- effectuer le parcours fixé par la fiche d'examen ;
- les deux roues doivent rester au sol pendant le freinage ;
- la chute entraîne l'échec immédiat et l'interruption de l'examen.

Au retour, le troisième rapport de vitesse (minimum) doit être engagé au plus tard avant le début du freinage.

Dans le cas contraire, la notation B est attribuée (sauf pour les véhicules équipés d'un changement de vitesse automatique).

Au retour, la vitesse mesurée doit être égale ou supérieure à 50 km/h, sans marge technique pour les permis A2, avec une marge de 5 km/h pour les permis A1.
Une vitesse inférieure à 50 km/h donne une note C.

En cas de défaut de maîtrise du freinage (notamment si la roue arrière perd l'adhérence ou si le guidon « guidonne », se balade de gauche à droite), la note donnée sera un B.

Un début de freinage avant la ligne C6 engendre un C pour non réalisation de l'exercice demandé.
Mais attention!

La notation C n'est appliquée que lorsque le freinage d'urgence est déclenché sans ambiguïté possible avant la ligne C6.

En effet, il ne saurait être reproché au candidat (la vitesse de retour étant de 50 km/h pour un repère [ligne C6] mesurant 10 cm de large) une anticipation de quelques centimètres.

Afin d'éviter toute confusion, il est **recommandé** au candidat de ne pas poser les doigts sur le levier de frein avant la ligne C6.

Par contre, **le candidat a le droit de décélérer** (couper les gaz) pour ralentir s'il arrive vraiment trop vite, à condition bien sûr de toujours respecter le plancher de 50 km/h à la ligne C6.

L'évitement

L'objectif de l'épreuve d'évitement est de s'assurer que le candidat est à même de réaliser une manœuvre d'évitement, qu'il possède les techniques de contre-braquage (ou braquage inverse) et d'évitement, qu'il est capable de revenir sur sa trajectoire initiale, qu'il sait où positionner son regard et effectuer un freinage pour s'arrêter avec précision.

Pour l'évitement, les consignes :

- démarrer de l'extrémité de la piste, avoir monté les trois premiers rapports de vitesse à l'aller avant la ligne C6 ;
- avoir atteint la vitesse minimum de 40 km/h à la ligne C7 (premier plot du slalom) pour le slalom à l'aller ;
- après avoir fait un demi tour, effectuer le retour en ligne droite, avoir engagé le troisième rapport de vitesse au minimum et avoir atteint la vitesse minimum de 50 km/h (avec une marge de 5 km/h) ;
- effectuer un évitement et aller immobiliser sa moto dans la zone d'arrêt délimitée par quatre plots de couleur bleue ;
- obligatoirement effectuer le parcours fixé par la fiche d'examen ;
- la chute entraîne l'échec immédiat et l'interruption de l'examen.

Le couloir d'évitement mesure 2,25 m de long côté extérieur (en trois plots) et 1,50 m de long côté intérieur (avec deux plots), sur 1 m de large.

Le mur de trois plots s'étale sur 1,50 m.

Il faut réaliser un déport d'environ un mètre sur une distance de 7 mètres à 50 km/h.

Pour les scooters, la sortie du couloir est légèrement élargie de la largeur d'une embase de plot, soit 20 cm.

Tout plot déplacé ou renversé dans le couloir ou le mur entraîne une note C.

Le non-respect de la vitesse minimale de 40 km/h à la ligne C7 à l'aller entraîne une note C. Les motos A1 bénéficient d'une marge de 5 km/h (soit 35 km/h au radar).

Le non-respect de la vitesse minimale de 50 km/h à la ligne C6 au retour entraîne une note C. Les motos A1 et A2 bénéficient d'une marge de 5 km/h (soit 45 km/h minimum au radar, pas au compteur).

S'il arrive trop vite, le candidat a le droit de décélérer et/ou de freiner avant la ligne C6 (entrée du couloir d'évitement), à condition bien sûr de toujours respecter le plancher de 45-50 km/h à la ligne C6.

Le candidat a le droit de couper les gaz dès la ligne C6 pour ralentir dans le couloir avant de pratiquer son évitement.

C'est l'entrée dans le couloir qui est mesurée à 45-50 km/h, et non l'évitement lui-même.

L'arrêt final

L'arrêt final doit être impérativement effectué dans la zone d'arrêt en milieu de piste, délimitée par un rectangle de quatre plots de couleur bleue.

Aucun des pneumatiques (on regarde le point de contact au sol) ne doit sortir de cette zone.

Cette zone est neutralisée, le candidat peut y poser les deux pieds au sol.

Il doit s'y arrêter complètement et attendre que l'inspecteur vienne le voir pour lui annoncer le résultat de l'essai.

C'est un point HYPER important !

Même si vous pensez avoir raté votre essai (que ce soit le premier ou le second), vous ne devez pas quitter la zone d'arrêt final.

Attendez que l'inspecteur vienne vous parler.

Ne prenez pas d'initiative...

Si ça se trouve, vous avez réussi. Peut-être que vous avez commis une erreur, mais qu'il ne l'a pas vue (ça arrive). Peut-être qu'il l'a vue, mais a décidé d'être sympa avec vous ce jour-là. Vous ne savez pas.

Alors ne bougez pas, ne dites rien et attendez !

Dans la zone d'arrêt final, arrêtez-vous complètement.

Vous pouvez laisser le moteur tourner.

Vous pouvez laisser une ou deux mains sur le guidon.

Vous pouvez ouvrir votre écran de casque pour respirer.

Vous pouvez laisser le 3e rapport engagé ou repasser au point mort ou repasser sur le premier rapport pour préparer le redémarrage.

✓ 7^{ème} heure : **MISE EN CONDITION PROGRESSIVE EXAMEN PLATEAU**

✓ 8^{ème} heure : **ENTRAÎNEMENT EXAMEN PLATEAU**

Cet exemple de parcours de formation peut varier d'un élève à un autre, avec certains objectifs qui peuvent être abordés plus ou moins tôt, selon les capacités de l'élève ou des circonstances rencontrées.

✓ 9^{ème} et 10^{ème} heures : THEORIE CIRCULATION et APPLICATION

En termes de maîtrise, de maniement de sa machine, on parle de savoir-faire (compétences), sous-tendu par quelques savoirs (connaissances).
C'est concret, pratique, visible, observable.

Quand on traite de comportement en circulation, on parle surtout de savoir-être, d'état d'esprit.

L'avantage est qu'il n'est pas besoin d'entraînement : tout le monde peut mettre en œuvre un comportement, sans prérequis technique.
L'inconvénient est que la bonne application de ce comportement est plus difficile à observer, à valider.

En tant que conducteurs d'un deux-roues motorisé, nous devons en permanence garder à l'esprit **deux critères de sécurité**, qui constituent les principaux paramètres de notre conduite :

1. l'adhérence.
2. la visibilité.

Ce sont eux qui guident notre placement.

L'adhérence, dépend en bonne partie des pneumatiques.

L'adhérence des pneus de votre machine dépend également de la surface sur laquelle vous roulez, autrement dit de la qualité du revêtement.

Un principe de base : roulez là où c'est le plus propre possible !

Il faut savoir s'adapter en permanence à l'état de la route, qui varie dans le temps et dans l'espace.

La visibilité, il faut adapter votre allure en fonction de la visibilité afin de détecter à l'avance :

- les zones à risques

Revue de détail des zones à risques, du plus risqué au moins risqué, et quelques conseils pour s'adapter, réagir, rester en sécurité.

Il vaut mieux ralentir

- les zones de travaux

Un panneau « attention travaux » ou une signalisation temporaire (sur fond jaune) doivent vous alerter !

Il vaut mieux ralentir

- les zones d'arrêt

endroit où il est facile de prévoir des soucis d'adhérence du revêtement, ce sont toutes les zones où les autres véhicules freinent, ralentissent et s'arrêtent. Comme les couloirs des cabines de péage sur autoroute, par exemple.

Ou les sorties de stations d'essence et de parkings à péage.

Ou les abords des stops et feux tricolores.

Vous y observerez facilement que le milieu de la voie de circulation est couvert d'impuretés, de dépôts d'hydrocarbures, de taches de gazole ou d'huile... A éviter absolument !

Roulez dans la trace des pneus des voitures.

- les changements de surface

En dehors des routes en chantier, tous les changements de surface doivent être soit évités, soit abordés avec prudence : tout ce qui n'est pas du bitume propre doit susciter votre vigilance.

Autant que possible, il est préférable d'éviter de rouler sur les marquages de peinture au sol, les plaques d'égout, les rails de tramway, les plaques métalliques, etc.

S'il n'y a pas moyen de faire autrement, passez dessus avec la moto droite, genoux bien serrés, bras souples, gaz constants (pas d'accélération, ni de freinage), avec le regard au loin.

Il vaut mieux rouler dessus en souplesse que de mettre un grand coup de frein ou d'effectuer un évitement brutal sans prévenir.

Le placement,

- au centre de la voie en agglomération.
- légèrement à droite du centre de la voie hors-agglomération.

L'anticipation,

Le fondement de la conduite de sécurité, à moto comme en voiture, c'est l'anticipation.

Pour vous adapter rapidement et correctement à un environnement routier en constante évolution, vous devez pouvoir **an-ti-ci-per**, c'est-à-dire :

- détecter,
- identifier,
- prévoir,
- décider,
- exécuter.

Détecter, suppose de pouvoir observer, donc de regarder loin, de libérer le regard de la machine, d'arrêter de regarder vos mains, le tableau de bord ou même juste devant votre roue.

Vous devez être capable d'observer à l'avance, là où votre machine sera dans les 5 à 10 secondes à venir

Identifier et prévoir, supposent de pouvoir analyser les dangers visibles et les dangers potentiels, donc de réfléchir, de ne pas être en panique, ni même en stress. Cela implique d'être en pleine possession de ses moyens cognitifs : pas de fatigue, pas d'alcool, pas de stupéfiants, pas de médicaments. Et pas non plus de préoccupations extérieures ! Vous devez vous concentrer à 100% sur votre conduite.

Si vous ne vous sentez pas capable de réfléchir vite et bien... ralentissez, voire arrêtez-vous !

Décider, implique également un processus cognitif, non plus basé sur la seule réflexion, mais aussi sur la mémoire et l'expérience. Il s'agit de prendre la bonne décision en fonction du contexte.

Ce sera plus facile et rapide si vous avez déjà vécu une situation similaire. Si ce n'est pas le cas, vous devrez soit réfléchir (ce qui prend du temps), soit utiliser l'expérience des autres, ce que vous avez lu, vu ou entendu sur le sujet.

Agir, veut dire exécuter vite et bien la manœuvre qui vous mettra en sécurité... comme se placer ou se replacer sur la route !

✓ 11^{ème} et 12^{ème} heures : CIRCULATION AGGLOMERATION

-Rencontrer un maximum de situations d'intersections, zone de danger, de types de rue, d'état de chaussée etc...

Anticiper, voir et être vu

Anticiper,

C'est :

- prévoir si un véhicule va déboîter ou tourner, en observant son conducteur et l'orientation de ses pneus avant ;
- se dire, en approchant d'un feu, même au vert, qu'une autre voiture peut franchir le carrefour, sous-estimant votre vitesse ;
- garder un oeil vigilant sur les véhicules qui vous entourent (devant, derrière, à gauche, à droite) d'où l'importance des rétroviseurs, bien réglés si possible, et d'un regard mobile ;
- savoir se mettre à temps sur la bonne bande quand on sait que l'on va bifurquer et prévenir de sa manœuvre avec le clignotant et un contrôle visuel direct ;
- à l'arrêt, surveiller le véhicule qui vous suit (aura-t-il le temps de freiner?) et observer en permanence les alentours pour esquiver un danger approchant ;
- voir à temps le piéton, qu'il soit entre deux voitures ou à proximité de passages cloutés, d'où l'intérêt d'une position de conduite droite, d'un regard placé haut et loin ;
- prévoir les réactions des cyclistes, encore plus fragiles que vous et souvent encore moins respectueux des règles ;
- rester vigilant, même si vous connaissez le chemin « par cœur ».

Bref, c'est adopter une conduite **défensive**, être à l'affût des réactions des autres usagers.

Et pour bien anticiper, il faut rouler **concentré** !

Ne fixez pas votre regard sur quoi que ce soit. Ne regardez pas plus d'une seconde la pub pour de la lingerie fine, ni la blonde pulpeuse qui se remaquille avec sa jupe remontée jusque sur les hanches ! Ne vous focalisez pas sur les gadgets électroniques de la voiture d'à côté, ou la vitrine de votre magasin préféré, ou la super voiture de sport de vos rêves garée juste là.

Chaque fois que vos yeux quittent la route, vous prenez un risque.

Voir et être vu

C'est :

- s'assurer que les véhicules vous ont vu avant de les doubler (s'ils sont sympa, ils s'écartent un peu sur la droite), vérifiez que leurs rétros sont bien réglés en regardant si vous voyez la tête du conducteur ;
- se méfier des zones d'ombre (tunnels, ponts), les yeux n'ont pas toujours le temps de s'adapter au changement de lumière. Préférez un écran de casque transparent plutôt qu'une visière fumée (surtout le soir) et fuyez les lunettes de soleil, impossible à enlever en une seconde ;
- utiliser tout ce qui est possible pour être vu et bien vu (distance, vitesse d'approche), sans éblouir les autres ;
- utiliser intelligemment (et légalement) son klaxon: non pas pour remonter une file, mais plutôt attirer l'attention d'un automobiliste distrait changeant de voie sans vous avoir vu.

En ville (et ailleurs), il faut partir d'un principe de base, **votre moto est « invisible »** des autres usagers.

Tous les moyens sont bons pour être vu : feux de croisements allumés (pas le feu de route) bien sûr, mais aussi le klaxon, les appels de phares, l'utilisation des clignotants (des warnings pour ceux qui en sont dotés), voire le blouson ou la chasuble ou le baudrier fluo.

Et même avec tout ça, vous risquez encore souvent d'entendre « Oh pardon, je ne vous avais pas vu »...

Bien entendu, le risque de mal voir et de ne pas être vu redouble par temps de pluie ou de nuit. De nuit sous la pluie, tout brille, tout scintille: risque multiplié par quatre !!

Sans compter que la ville regorge de pièges glissants: pavés, ralentisseurs, marquages de peinture au sol (bandes blanches de passages piéton, lignes continues, pointillés...), plaques d'égouts, raccords de bitume, gravillons, plaques d'huile à proximité des pompes à essence., etc. Ouvrez l'œil ! Evitez de prendre un angle important et gardez toujours la possibilité de redresser votre moto très rapidement pour la remettre en ligne.

Sur un revêtement glissant, on reste droit, on ne freine pas, on n'accélère pas et on ne change pas de rapport.

* * *

Conduire en ville, c'est aussi **adapter sa vitesse** aux circonstances, à la densité de la circulation. Oui, comme partout... Mais plus encore !

Ensuite (ou avant, c'est selon), **respecter les distances de sécurité**.

Non, ce n'est pas réservé aux autoroutes. C'est simplement un peu de distance entre vous et le véhicule qui vous précède, au cas où celui-ci freine brusquement.

Augmentez votre distance de sécurité en roulant **TOUJOURS décalé** par rapport aux voitures.

Cela laisse une chance supplémentaire d'éviter le véhicule qui vous précède s'il pile : vous pourrez vous arrêter à côté de lui et pas dans son pare-choc...

Décalez-vous également autant que possible si vous devez piler (visez entre deux files, ou très à droite éventuellement, mais c'est plus risqué).

Cela peut vous éviter de vous faire rentrer dans le derrière. Pour cela, apprenez à effectuer un évitement tout en freinant.

Positionnez-vous correctement sur la chaussée : occupez les trois quarts de votre bande de circulation.

Trop au milieu, vous donneriez l'opportunité à d'autres usagers audacieux de vous dépasser par la gauche en vous frôlant...

Trop à droite, vous risquez de voir s'ouvrir devant vous une portière de voiture...

Le conducteur doit adopter une **position de conduite** respectant l'équilibre naturel de la moto : garder les pieds bien appuyés sur les repose-pieds et les genoux serrés, le dos souple et droit, légèrement penché en avant, les mains proches des commandes et la tête relevée.

Il faut savoir réagir vite : à la main droite, gardez deux doigts sur le levier de frein et la pointe du pied au-dessus de la pédale.

A la main gauche, gardez le pouce sur le klaxon et l'index sur l'appel de phares.

Veillez par contre à ne jamais laisser la pointe du pied sous le sélecteur de vitesse quand vous roulez : en cas de chute, il y a fort à parier que votre botte se retrouvera coincée à ce niveau.

Même si vous ne comptez parcourir quelques centaines de mètres, ne négligez pas vos protections (casque évidemment, mais aussi gants et veste, bottes et pantalon de protection...).

Il ne faut pas faire 50 km pour risquer un accident ou une chute: qui peut prévoir ce qui se passera au coin de la rue ?

N'oubliez pas qu'ici aussi, les pneus froids manquent d'adhérence.

S'il fait frisquet et que votre moto n'a pas roulé depuis plus d'une heure, laissez environ cinq kilomètres à vos gommages pour monter en température.

Dans la même logique, contrôlez la pression de vos pneus au moins tous les mois.

Les chutes sont fréquentes en ville, mais rarement graves car on n'y roule pas vite.

On peut quand même se tuer ou tuer quelqu'un en ville, alors ce n'est pas une raison pour être imprudent.

D'autre part, les dangers sont beaucoup plus nombreux, donc il faut redoubler d'attention.

✓ **13^{ème} et 14^{ème} heures : CIRCULATION HORS AGGLOMERATION**

-Rencontrer un maximum de situation hors agglomération avec différents types de virages, de routes, d' état de chaussée, de zones à risques, d' intersections etc...

Les virages,

Quelles que soient votre moto, votre expérience, votre vitesse... la conduite d'une moto dans une courbe dépend de quatre composantes de conduite :

1. la **position du conducteur** sur la moto,
2. la **position de la moto sur la chaussée** (placement ou trajectoire),
3. la **gestion de l'allure**,
4. le **placement du regard**.

Positionnez-vous bien, repérez votre trajectoire, posez correctement votre regard, dosez votre accélération tout au long du virage.

✓ **15^{ème} et 16^{ème} heures : CIRCULATION AGGLO ET HORS AGGLO**

-Diversifier au maximum les situations de conduite pour optimiser la capacité d'autonomie de l' élève dans son environnement.

✓ **17^{ème} et 18^{ème} heures : PREPARATION EN CONDITION EXAMEN**

✓ **19^{ème} et 20^{ème} heures : PREPARATION EN CONDITION EXAMEN**

Cet exemple de parcours de formation peut varier d'un élève à un autre, avec certains objectifs qui peuvent être abordés plus ou moins tôt, selon les capacités de l'élève ou des circonstances rencontrées.