

Vade mecum pour l'examen pratique "terrain" de la catégorie A

Version définitive (Valable à partir du 18 avril 2005)
Cette version remplace et annule toutes les précédentes.

La préparation à une conduite sûre.

Avant d'entamer les différents exercices et manoeuvres, une **préparation** et un **contrôle** en relation avec la sécurité routière auront lieu. Le candidat doit faire preuve de sa capacité à se préparer à une conduite sûre en satisfaisant aux **exigences suivantes**:

1. Le casque est bien mis et la jugulaire est solidement fermée. Il va sans dire que le casque doit être homologué. En cas de doute veuillez vérifier.
2. Le robinet d'essence est ouvert. Avant d'entamer la partie "route", l'examineur vérifie si le robinet est ouvert et en avertit le candidat.
3. Le commutateur d'arrêt d'urgence est sur la position "On".
4. La béquille latérale est relevée.
5. Allumer et contrôler le(s) feu(x) de croisement.
6. Vérifier la position assise.
7. Démarrer le moteur, soit le levier d'embrayage est tiré soit le levier de vitesse est au point mort.
8. Partir et garder les deux pieds sur les repose-pieds.
9. Regarder par-dessus l'épaule au départ.

Si le candidat n'arrive pas à démarrer la moto, l'intervention de l'instructeur est demandée.

Exposé des motifs : Pour ne pas gêner la conduite par un casque qui pourrait se relever à allure élevée ainsi que pour des raisons de sécurité évidentes en cas de chute (perte du casque), il y a lieu de contrôler la fermeture de la jugulaire.

La béquille latérale sortie peut être à l'origine d'un accident: dans le premier virage à gauche ladite béquille pourra faire effet de levier et de catapulte.

Avec un robinet d'essence fermé la moto pourra rouler des centaines de mètres (carburant restant dans les cuves de carburateur) et caler au beau milieu du prochain croisement.

Pour éviter des bonds au démarrage dus à un embrayage qui colle le candidat est tenu à débrayer et à tenir le frein avant ou arrière.

Les pieds sur les repose-pieds assurent le bon équilibre, le(s) feu(x) de croisement allumé(s) et le regard par-dessus l'épaule au départ devraient être habitudes invétérées et sont incontournables du point de vue sécurité.

En principe il faut retenir **6 fautes** qui sont **éliminatoires** :

1. Casque / jugulaire non fermé.
2. Chute (candidat / moto)
3. La béquille latérale non relevée au départ.
4. Poteau(x) de l'épreuve préliminaire "tourner en angle droit" touché(s) ou renversé(s).
5. Sortie de la délimitation.
6. Intervention de l'instructeur pour redresser une de ces situations ci-dessus.

Les points à contrôler:

1. Le casque (visière, conformité,..) et les vêtements de protection (bottes, gants,...).
2. Contrôle de l'éclairage: feux de position, croisement, route; indicateurs, feux stop.
3. Contrôle des freins: fonctionnement, jeu levier/pédale, pression, liquide.
4. Contrôle des pneus: pression, profil, dégâts éventuels.
5. Contrôle de la chaîne de transmission: jeu, pignons, centrage.
6. Contrôle du niveau: huile moteur, liquide de refroidissement.
7. Le robinet d'essence: expliquer les positions On – Off – Reserve.
8. Le commutateur d'arrêt d'urgence: expliquer les positions On – Off.

L'examineur demandera 5 points à contrôler.

Les exercices et les manœuvres de maniabilité:

Tourner en angle droit à gauche et à droite

- départ de l'arrêt
- direction de la vision et tourner la tête dans la direction à prendre
- coordonner l'embrayage et l'accélérateur
- les pieds sont sur les repose-pieds

Exposé des motifs: Situation fréquente sur route pour tourner à une bifurcation. Bien placer la moto, le regard fixé dans la direction qu'on veut prendre en tournant la tête et savoir manier de concert embrayage, frein(s) et accélérateur.

Le départ des exercices de maniabilité

1. Les deux pieds sont à mettre sur les repose-pieds.
2. Ne pas oublier le regard par-dessus l'épaule.

Exposé des motifs: pour que la moto soit en équilibre aussi vite que possible, il ne faut pas laisser traîner les pieds et la remise en circulation exige que le candidat s'assure qu'il pourra ce faire sans se mettre ni lui-même ni autrui en danger.

Le couloir lent

1. Le candidat doit garder l'équilibre tout en roulant en ligne droite.
2. La direction de la vision.
3. Ne pas toucher les cônes latéraux.
4. Ne pas renverser les cônes latéraux.
5. Ne pas caler le moteur.
6. Ne pas mettre de pied par terre.

Comme la longueur du couloir est de 20 m, prévoir un temps minimum de 16 secondes.

Exposé des motifs: savoir actionner l'embrayage en combinaison avec le frein et garder l'équilibre sur une moto instable en gardant les pieds sur les repose-pieds.

Découvrir l'importance de la direction du regard ainsi que de la position assise pour pouvoir rouler en ligne droite à très faible allure.

Le demi-tour

1. Tourner dans les limites de l'espace délimité.
2. La direction de la vision et tourner la tête dans la direction à prendre.
3. Ne pas mettre de pied par terre.

Exposé des motifs: Il est important de regarder dans la direction dans laquelle on veut repartir. Il faut donc tourner la tête au commencement du demi-tour et savoir coordonner embrayage et accélération. Pour assurer l'équilibre les pieds restent sur les repose-pieds.

Le slalom rapide

1. A exécuter en 2^{ième} ou en 3^{ième} vitesse.
2. Vérifier la coordination entre embrayage, freins et accélérateur.
3. La moto doit prendre de l'angle pour passer autour des cônes.
4. Vérifier la position assise.
5. La direction de la vision.
6. La fluidité des mouvements.

Comme le slalom rapide a une longueur de 42 m et comme les cônes sont espacés de 7 m, il faudrait prévoir un temps de passage de 7 secondes maximum.

Exposé des motifs: Savoir changer correctement de vitesses. Incliner la moto en virage en coordonnant les mouvements du corps et de la moto. Utiliser l'impulsion au guidon et découvrir encore et toujours l'importance de la direction du regard.

Le cercle

1. La direction de la vision en tournant la tête.
2. La moto prend de l'angle.
3. Il ne faut pas sortir de l'espace prévu.
4. Ne pas mettre de pied par terre..
5. Un tour et demi (540°) et sortir en accélérant.

Exposé des motifs: Rétrograder en utilisant correctement les freins pour ralentir en entrant dans le cercle et coordonner embrayage et accélérateur. Regard correct (vers le milieu) en inclinant la moto. A la sortie il est important d'accélérer après avoir tourné le regard vers la porte de freinage.

Le freinage d'urgence

1. Il y a lieu d'accélérer jusqu'à 40 km/h environ.
2. Le freinage ne commence qu'à partir de la "porte de freinage".
3. Débrayer.
4. Actionner les freins avant et arrière.
5. Direction de la vision.
6. Il faut freiner jusqu'à l'arrêt complet de la moto.
7. Avant de repartir il faut regarder par-dessus l'épaule.

Exposé des motifs: savoir manier correctement et simultanément les freins avant et arrière. Vaincre sa propre peur et découvrir ce que 40 km/h représentent au freinage. Apprendre à relâcher le frein si la roue avant bloque. Découvrir l'importance primordiale de la direction de la vision.

En freinant jusqu'à l'arrêt complet de la moto il faut savoir garder l'équilibre en mettant un pied par terre. Si on met le pied trop tôt, la moto étant encore en mouvement, on risque de perdre l'équilibre et de tomber. Les ressorts de la fourche étant fortement comprimés au freinage, la garde au sol de la moto est nettement réduite et lors de l'arrêt la moto "se relève" et pourra, si le pied ne touche pas bien par terre, provoquer le déséquilibre. Pour repartir, il faut avoir enclenché la bonne vitesse et il ne faut pas oublier de regarder par-dessus l'épaule.

Garer la moto

Déplacer la moto en marchant à côté:

- pousser la moto en arrière dans un espace délimité
- garder la moto en équilibre
- direction de la vision visant un but précis

et garer la moto en

considérant 2 possibilités: sur la béquille latérale - 1^{ière} vitesse doit être enclenchée
 sur la béquille centrale - 1^{ière} vitesse peut être enclenchée

Remarques:

Le **déroulement de l'épreuve pratique sur terrain**: les opérations de préparation à une conduite sûre terminées, il sera passé aux exercices et manœuvres de maniabilité. Le candidat passera au point de départ pour commencer les exercices: couloir lent - demi-tour – slalom rapide – cercle – freinage d'urgence. Après s'être arrêté, le candidat repart et gare sa moto dans un premier espace délimité. Il coupe le moteur et entame la manœuvre "garer la moto".

Sauter un exercice se solde par le retranchement de tous les points y attribués.

Aucun **exercice** raté ou jugé insatisfaisant ne sera répété.

L'instructeur doit rester à distance dès que le candidat a pris place sur la moto. Il ne devra plus donner des explications ni de voix vive ni par radio et n'interviendra qu'en cas d'urgence.

Les **conditions climatiques** seront prises en considération aussi bien pour l'épreuve "terrain" que pour l'épreuve "route".

L'examen pratique comporte une épreuve "terrain" et une épreuve "route". **Si l'une des deux épreuves se solde par un échec, les deux épreuves sont à repasser.**

Les **exercices** ainsi que leur déroulement **pourront être adaptés et changés** à la fin de la saison en accord avec les parties concernées.

Les versions **allemande** et **portugaise** du présent vade mecum peuvent être consultées sur le site Internet de la SNCT. (www.snct.lu)