



# ”Formation au voyage” de Yz-Bare (en voyage)

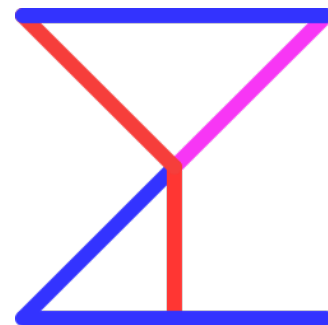
## Théorie sur la préparation d’un voyage

**Author:** L’équipe de ”formation au voyage” de Yz-Bare

**Institute:** Yz-Bare srl

**Date:** June 13, 2024

**Version:** 1.00



# Table des matières

<b>1</b>	<b>Licence d'utilisation</b>	<b>1</b>	4.3	La dashcam . . . . .	23
<b>2</b>	<b>Aperçu de la formation</b>	<b>2</b>	4.4	La caméra embarqué . .	23
2.1	Présentation de Yz-Bare (en voyage) . . . . .	2	4.5	Le GPS . . . . .	24
2.2	Retour d'expérience des élèves et stagiaires . . . .	3	4.6	Le matériel de camping et de logement . . . . .	25
2.3	La formation globale . .	4	4.7	Le matériel de mécanique	28
<b>3</b>	<b>Le numérique</b>	<b>5</b>	4.8	Le matériel de levage . .	29
3.1	La préparation du voyage	5	4.9	L'équipement du motard	31
3.2	La préparation d'une trace	5	4.10	La bagagerie . . . . .	47
3.3	Les logiciels utilisés pour préparer une trace . . . .	9	<b>5</b>	<b>Les règlements et théories</b>	<b>55</b>
3.4	Les logiciels de gestion de la moto . . . . .	11	5.1	Les documents . . . . .	55
3.5	Les détections . . . . .	14	5.2	Le code de la route . . .	56
3.6	La communication entre motards . . . . .	16	5.3	Rouler en moto . . . . .	57
<b>4</b>	<b>Le matériel</b>	<b>22</b>	5.4	La météo . . . . .	58
4.1	Le tracker GPS . . . . .	22	5.5	Trouver un logement . .	59
4.2	L'affichage tête haute (HUD) . . . . .	22	5.6	La santé . . . . .	62
			<b>6</b>	<b>La pratique</b>	<b>65</b>
			6.1	Les modules pratique . .	65
			6.2	Les formations pratiques	65
			6.3	La préparation physique .	66
			<b>7</b>	<b>Conclusion</b>	<b>68</b>

# Chapitre 1 Licence d'utilisation

---

Ce document est distribué sous la licence Créative Commons (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/be/>)



Paternité - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage des Conditions Initiales à l'Identique 2.0 Belgique.

## Vous êtes libres

Vous êtes libres :

- de reproduire, distribuer et communiquer cette création au public
- de modifier cette création

Selon les conditions suivantes :

- **Paternité.** Vous devez citer le nom de l'auteur original de la manière indiquée par l'auteur de l'œuvre ou le titulaire des droits qui vous confère cette autorisation (mais pas d'une manière qui suggérerait qu'ils vous soutiennent ou approuvent votre utilisation de l'œuvre).
- **Pas d'Utilisation Commerciale.** Vous n'avez pas le droit d'utiliser cette création à des fins commerciales.
- **Partage des Conditions Initiales à l'Identique.** Si vous modifiez, transformez ou adaptez cette création, vous n'avez le droit de distribuer la création qui en résulte que sous un contrat identique à celui-ci.

À chaque réutilisation ou distribution de cette création, vous devez faire apparaître clairement au public les conditions contractuelles de sa mise à disposition.

La meilleure manière de les indiquer est un lien vers cette page web (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/be/>).

Chacune de ces conditions peut être levée si vous obtenez l'autorisation du titulaire des droits sur cette œuvre.

Rien dans ce contrat ne diminue ou ne restreint le droit moral de l'auteur ou des auteurs.

# Chapitre 2 Aperçu de la formation

---

## 2.1 Présentation de Yz-Bare (en voyage)

### Les activités de Yz-Bare

La société Yz-Bare génère plusieurs pôles d'activités

- La moto avec des formations et des stages (Hyper-Maniabilité, Moto-Gymkhana, route ou voyage), les entretiens, modifications et dépannages de moto.
- L'informatique par de la formation, les installations ou du dépannage.
- Le transport de marchandises et de voyageurs
- Diverses petites activités : Conciergerie, Instructeur auto-école, Aide aux personnes âgées et isolées, le jardinage, . . .

### Le fonctionnement de Yz-Bare

La société Yz-Bare a défini un mode de fonctionnement particulier

- Il n'y a que des associés actifs (donc des indépendants à temps complémentaires ou principales).
- Il n'y a pas de salarié.
- Chaque pôle d'activité doit être autonome et financièrement viable avec la rémunération de l'indépendant responsable du pôle d'activité.

### Les coordonnées

- Nom : Yz-Bare srl
- Adresse : Rue Haut Vent, 34 à 5070 Fosses-La-Ville
- Courriel moto : [moto@yz-bare.be](mailto:moto@yz-bare.be)
- Site moto : <https://moto.yz-bare.be>
- N° TVA : BE-1004.651.665

## 2.2 Retour d'expérience des élèves et stagiaires

Les instructeurs et formateurs moto ont régulièrement des retours de leurs élèves ou stagiaires.

Rouler seul est très intéressant pour apprendre les bases du pilotage sur la route et même recommandé lorsque un élève est sous permis provisoire pour autant qu'il ait appris les bonnes bases. Il est important que les bases soient apprises par des professionnels de la route et pas par n'importe qui. Papa, le frère ont eu probablement les bases (ou pas) mais petit à petit, à force de rouler le code de la route, les règles de sécurité s'amenuisent et l'habitude s'installe.

### **En moto, l'habitude te met en danger sur la route**

Par contre rouler seul devient très vite lassant. Le risque de croire que l'on est un bon pilote, que l'on est meilleur que son voisin est très grand. Naturellement, le jeune motard va de lui même vouloir rencontrer et rouler avec d'autres pilotes.

Dès lors les retours de nos élèves et stagiaires sont impressionnants. Voici ce qu'ils disent.

- Rouler avec les copains et amis nous met régulièrement en danger car
  - Ils roulent comme dans "kéké" en dépit du bon sens.
  - Ils se mettent constamment en danger de par leurs mauvaises positions ou trajectoires sur le route.
- Rouler en balade me fait peur généralement à cause du pilotage des "Capitaine De Route" ou bien des motards qui ne savent comment rouler en sécurité dans un groupe.

Ensuite l'envie de voyager arrive rapidement dans la tête de ces jeunes motards. D'autre problème se dessinent alors.

- Comment rouler en groupe en sécurité et sur une longue distance ?
- Puis-je tenir sur de longues distances alors que je n'ai jamais fait plus de 200 km sur une journée ?
  - Est-ce que mon corps tiendra physiquement ? (le dos, le fessier, . . .)
  - Est-ce que je pourrais garder ma concentration sur plusieurs heures affilées ?
  - Est-ce que ma moto est adaptée à de longues distances ?

- Est-ce que mon équipement moto est prévue pour ce type de voyage ?
- Comment me préparer à un long voyage ?

## 2.3 La formation globale

### 2.3.1 La formation théorique

Le formation théorique est importante pour connaître les tenants et aboutissants d'un voyage. Plusieurs éléments entrent en ligne de compte pour se préparer.

- Utiliser tout ce que le numérique nous met à disposition.
- Préparer et utiliser le matériel approprié.
- Étudier les réglementations des endroits traversés.

### 2.3.2 La formation pratique

La formation pratique est très importante pour la préparation du voyage.

- La mise en pratique des éléments vus dans la formation théorique par module.
- Les entraînements sous forme de brevet de distance pour augmenter sa résistance aux longues distances.
- La mise en place et la réalisation de voyage sous forme de formation.
  - Sous toit.
  - Sous tente (bivouac).

# Chapitre 3 Le numérique

---

## 3.1 La préparation du voyage

**Un voyage, cela se prépare.**

Plus ou moins vite en fonction de sa durée, de sa complexité, de sa distance, . . .

En quelques mots, ce à quoi il faut penser pour un voyage.

- Le départ de son voyage peut être son domicile mais aussi bien loin (voyage en Chine).
- Bien déterminer l'arrivée du voyage.
- Par où je passe je vais passer (les pays, les villes, les régions, les lieux historiques, les points de vue, . . .
- Quel type de logement je choisis en fonction des endroits que je traverse.
- Quel type de moto je vais prendre.
- L'équipement de la moto et mon équipement motard va aussi dépendre du voyage.
- Le type de bagage va être déterminant.
- Qui va m'accompagner ? Est-ce que je pars seul ou en groupe, à combien ?

## 3.2 La préparation d'une trace

### 3.2.1 Les différentes façons de préparer une trace

Il existe plusieurs manières de préparer une trace.

#### La carte papier

La carte est très pratique pour préparer un voyage. Il existe des cartes représentant des zones plus ou moins grandes, du pays comme la Belgique au continent comme l'Europe (voir plus grand).

Par contre la carte n'est pas pratique à déployer sur la moto.

**La carte papier est indispensable ! Elle ne tombe jamais en panne**

C'est très intéressant d'avoir chaque fois deux cartes les mêmes avec soi.

- Une carte papier simple, repliée, que l'on met dans un sac étanche . . . au cas où.
- Une carte papier plastifiée sous forme de carte pliée ou de livre.

Le gros intérêt de la carte plastifiée est de permettre d'indiquer le tracé du voyage avec un marqueur effaçable, ce qui permet de :

- Visualiser l'entièreté du trajet de la journée par exemple.
- Répérer la suite du trajet lorsque le GPS tombe en panne.
- Montrer au passant lorsque l'on demande sa route.

## Le logiciel prévu par le GPS

Généralement lorsque l'on achète un GPS, un logiciel est prévu dans le pack pour préparer son voyage. Ce logiciel peut être supporté sur un ordinateur et/ou sur un Smartphone.

Bien faire attention aux spécifications du logiciel.

- Si il est prévu que sur un ordinateur et que vous n'en avez pas.
- Si il fonctionne sur un système d'exploitation spécifique que vous n'avez pas (Il fonctionne sur Windows et pas sur votre système Linux par exemple).
- Si il demande des logiciels complémentaires que vous n'avez pas car payant ou ininstallable sur votre système.
- Si le GPS et/ou logiciel accepte un format spécifique des tracés ou peut utiliser d'autres formats. (Le format le plus répandu est le .gpx)

Tu dois bien lire les spécifications du logiciel. Si tu as un doute demande à une personne plus compétente qui pourra t'aider dans ton choix.

Il est aussi important que la lecture du logiciel ne demande pas l'achat de matériels spécifiques. Entre autre les connectiques entre l'ordinateur et le GPS. Penses à prendre les connectiques avec toi si tu dois utiliser un autre ordinateur pour récupérer une trace, par exemple lors du début d'une balade d'un jour.

## Un application spécifique sur le Smartphone

L'avantage du Smartphone est de pouvoir télécharger le ou les application(s) que tu souhaites, les tester et ne garder que celles que tu apprécies.

### L'utilisation d'un Smartphone est génial mais attention ...

- Il peut tomber en panne de batterie (toujours prévoir de quoi le recharger avec la moto, avec un powerbank, des panneaux solaires, au resto ou au logement).
- Il supporte très mal les vibrations, encore moins sur un long trajet. Il existe beaucoup de solutions.
  - Des supports absorbant les vibrations.
  - Le laisser en poche et écouter les informations audio.
  - Utiliser plutôt un vrai GPS
  - Rouler avec un Afficheur Tête Haut pour avoir les informations et laisser le Smartphone en poche.
- Certaines applications utilisent énormément de data et pas d'autres. Bien prévoir que tu as suffisamment de data pour l'entièreté du voyage.
- Bien vérifier que tu as une connexion au réseau pendant tout le voyage. Si ce n'est pas le cas, prévoir un plan B comme la carte papier.

## Un site Internet

Encore plus que les applications Smartphone, Internet regorge de trésor. Il existe une multitude de site qui permette de préparer la trace d'un voyage.

Si tu prépares la trace sur ordinateur ou tablette au fur et à mesure de ton voyage, tu dois être certain que tu puisses avoir une connexion.

- Par le réseau
- Par wifi dans un resto, dans les logements, ...

### 3.2.2 Extraire, sauver et importer une trace

#### Exporter au format numérique

Le format numérique le plus utilisé est le .gpx

Toute fois, c'est bien que tu vérifies que le .gpx reprenne bien la trace sur le GPS ou l'application Smartphone. Il arrive très régulièrement que la trace soit modifié sur le nouveau système.

L'idéal est d'exporter la trace au format prévu par le GPS ou l'application du Smartphone. Tu dois donc vérifier que le logiciel ou l'application que tu utilises pour préparer une trace puisse bien sortir la trace dans le format souhaité.

## Sauver une trace

C'est très important de sauver une trace plusieurs fois. Si un système foire et que tu n'as pas d'autre sauvegarde tu es coincé.

Les différentes sauvegardes possible d'un trace

- La carte papier
- Par courriel en y envoyant la trace. Tu peux toujours récupérer tes mail dans n'importe quel hotel, hébergement, cyber-café, . . .
- Dans un dossier sur le net pour autant que tu as un compte sur Internet pour y mettre un dossier
- Sur le logiciel Internet. Certains logiciels permet d'enregistrer une ou plusieurs traces. Tu dois, bien évidemment, avoir accès à Internet.

## Importer une trace

Exporter, récupérer, sauver une trace mais ça ne sert à rien si tu n'importes pas cette trace dans le GPS ou l'application Smartphone.

Tu dois bien connaître ton logiciel en lisant la littérature le concernant. Chaque GPS, chaque application a sa propre procédure d'importation d'un trace.

Il vaut mieux d'ailleurs que tu importes toutes les traces sur ton système de navigation avant de partir. Pendant le voyage, il peut y avoir tout une série de chose qui peut foirer (pas d'électricité, pas d'internet, pas de wifi, . . .).

N'oublies pas de prendre avec toi les connectiques qui te permettra d'importer une trace sur ton GPS ou Smartphone (généralement un cable). Sinon, tu dois utiliser le courriel ou Internet, d'où l'importance de faire les importations avant le départ.

## 3.3 Les logiciels utilisés pour préparer une trace

**Attention** Par soucis d'éthique et de sécurité, nous ne nommerons pas les sites et logiciels qui dépendent directement de Microsoft, Appel et Google. Nous éviterons autant que possible les logiciels propriétaires

### 3.3.1 Logiciel en ligne

Les logiciels sur Internet sont innombrables. Ils ont tous des caractéristiques différentes et c'est important que tu puisses utiliser le logiciel avec lequel tu t'en sors le mieux.

Voici quelques logiciels en ligne qui permettent de faire une trace. Il y en existe d'autres.

- [Via michelin](#)
- [Mappy](#)
- [Openstreetmap](#)
- [Kurviger](#)
- [Route You](#)

### 3.3.2 Logiciels et applications dépendant de GPS

Généralement, les GPS sont vendus avec la possibilité d'utiliser un logiciel qui leur est dédié.

- Garmin utilise le logiciel "[Basecamp](#)"
- Tomtom utilise le logiciel "[Tomtom GO navigation](#)"
- ...

Lorsque tu achètes un GPS, pense à bien regarder les caractéristiques du logiciel prévu l'entreprise. Il faut vérifier que la compatibilité entre le logiciel et ton matériel informatique.

Plusieurs éléments sont à prendre en compte.

- La compatibilité avec ton système d'exploitation.
- La puissance requise de l'ordinateur pour un bon fonctionnement.
- Les connectiques pour importer les traces de l'ordinateur vers le GPS.

### 3.3.3 Les applications Smartphone

Les applications sur Smartphone sont nombreuses. Tu devras probablement en tester plusieurs pour les essayer, les tester et ensuite choisir celui avec lequel tu te sens le mieux.

Les caractéristiques du logiciel vont être importantes et elles auront des répercussions sur l'usage du Smartphone lors du voyage.

Est-ce que l'application . . .

- utilise des data pendant le voyage ? Tu dois vérifier si tu as suffisamment de data pour assurer l'entièreté du voyage.
- n'utilise pas de data ? Les cartes sont enregistrées dans l'application et la géolocalisation fait le reste. Tu devrais donc autoriser la géolocalisation de ton Smartphone.
- s'installe sur ton ordinateur .
- est gratuite ou payante.
- dépend du GPS ou bien est indépendante.
- permet d'exporter la trace et dans quel format.
- propose des traces que l'on peut modifier facilement.
- permet d'enregistrer et sauver une trace.

## 3.4 Les logiciels de gestion de la moto

### 3.4.1 La gestion du carburant

C'est important de gérer la consommation du carburant. Tu pourras contrôler ta consommation et ainsi vérifier un problème de mauvaise consommation.

- Perte dans le circuit carburant.
- Les accessoires énergivores (Longue portée, Anti-brouillard, poignée chauffante, gants et chaussettes chauffantes, . . . ).
- Les pneus :
  - Le type de pneus.
  - Trop usés.
  - Sous-gonflé.
  - Non adapté (entre autre l'usage de pneu hiver en été).
- Le manque d'entretien :
  - Les freins mal réglés et frotte en permanence.
  - Le filtre à air sale.
  - Les bougies usagées.
  - La mauvaise huile dans le moteur.
- La conduite :
  - La vitesse.
  - La gestion de la boîte de vitesse.
  - La mauvaise anticipation.

Il existe plusieurs manières de gérer sa consommation de carburant.

- Le calepin papier avec son crayon (le crayon ne tombe jamais en panne).
- Les applications qui vont avec le matériel GPS ou les traceurs.
- Les applications Smartphone :
  - "Mes voitures"
  - "Fuelio"

Connaître l'autonomie en carburant de sa moto est fondamental si tu ne veux pas avoir un panne.

Généralement toutes les motos ont une jauge à carburant . . . mais non, pas toutes. Si la jauge n'existe pas ou est mal réglée, ou défectueuse, il est important de connaître



l'autonomie exacte de ta moto.

Pour cela il existe une méthode très simple.

- Faire le plein de ton réservoir de même qu'un bidon de 5l de ton carburant que tu auras préparé dans ton sac à dos ou tes valises.
- Mettre le compteur kilométrique à " 0 "
- Rouler jusqu'à ce que le moteur s'arrête et noter le kilométrage. Pour les nouvelles motos, noter le kilométrage quand le témoin de réserve s'allume.
- Mettre le robinet d'essence sur réserve (ancienne moto).
- Rouler jusqu'à ce que le moteur s'arrête et noter le kilométrage.
- Remettre le carburant que vous avez gardé dans le bidon de 5l.
- Refaire le plein de la moto à la station prochaine.

### 3.4.2 La gestion des entretiens

Comme pour le carburant, il est très important que tu puisses gérer les entretiens de la moto.

Pour les entretiens, il existe aussi plusieurs manières pour gérer les entretiens de ta moto.

- Le calepin papier avec son crayon (le crayon ne tombe jamais en panne).
- Les applications qui vont avec le matériel GPS, les détecteurs de chute ou les traceurs.
  - **GéoRide**
  - **Liberty-Rider**
  - ...
- Les applications indépendantes sur Smartphone
  - **MotoBook**
  - ...

### 3.4.3 Conclusion

Lorsque tu prévois un voyage, tu dois gérer tes entretiens avant de partir. Ensuite, en fonction du kilométrage estimé pendant le voyage, tu dois pouvoir en faire le suivi.

Par sécurité, c'est important d'avoir à disposition l'entièreté des références de la moto. Suivre les entretiens sur plusieurs supports est aussi très important.

- Sur papier.
- Par mail.
- Sur Internet.
- Sur applications.
- Sur ordinateur ou tablette.



## 3.5 Les détections

### 3.5.1 Les détections de chute

Les systèmes de détection de chute sont intéressants pour prévenir automatiquement les services de secours. Généralement, tous ces systèmes sont numériques car ils profitent de certaines performances des Smartphone ou de matériels spécifiques.

La grande problématique des systèmes de détection réside dans le fait que les Smartphones ou le matériel peut tomber en panne. Tu dois bien faire attention que le système reste bien actif. L'idéal est qu'il soit branché sur la batterie de la moto.

Voici quelques système de détection de chute.

### Les applications sur Smartphone

- Liberty Rider
- BikerSOS
- Detecht - Motorcycle
- ...

La meilleur solution pour se mettre en sécurité en cas de chute est bien de ne pas partir seul. Partir à plusieurs est toujours intéressant, car il y aura toujours un autre motard pour appeler les secours.

N'oublies pas de vérifier les différents numéros de téléphones des secours. Chaque pays a son système de secours, ses procédures et c'est important de les connaître et de les avoir à portée de main.

### Le matériel spécifique

Le matériel dédié à la détection de chute est généralement accompagné d'une application Smartphone.

L'installation de ce type de matériel est primordial pour son bon fonctionnement. Tu dois aussi comparer les différents matériels proposés, les comparer en terme de coût, de performance, de suivi, de service après vente, ...

Voici quelques matériels

- GeoRide
- dGuard
- ...

## Le système eCall

Certains constructeurs commencent à prévoir des systèmes eCall (Appel d'Urgence) sur les motos.

Actuellement, seul BMW propose sur certaines motos alors que c'est obligatoire sur une voiture depuis 2018.

### 3.5.2 Les détections de vol

Pour une détection de vol, il faut impérativement un matériel installé sur la moto de préférence connecté sur la batterie pour son autonomie.

Les systèmes seront expliqués dans le chapitre sur le matériel.

## 3.6 La communication entre motards

Lors de déplacement à plusieurs motards, c'est pratique de communiquer avec les autres motards.

Plusieurs interactions entre motards sont très intéressantes.

- Le contact entre le leader du groupe et le serre-file (le pioupiou).
- Un contact entre tous les membres du groupe (quand c'est possible).
- Une relation particulière avec le jeune motard du groupe qui n'a pas encore beaucoup d'expérience.
- ...

### 3.6.1 Les types de communications

Les communications peuvent être de différents types.

#### La communication permanente

La communication permanente est très agréable quand il n'y a pas beaucoup de personnes en même temps. La communication se déclenche avec la voix. Dès que tu parles le micro monopolise le réseau.

- Le motard tout seul qui veut avoir sa musique, les informations GPS ou la radio.
- Deux motards en balade comme un couple, deux potes, une formation entre un formateur et un apprenant.
- Une communication entre le premier du groupe (le leader) ou le dernier du groupe (le serre-file ou le pioupiou) pour se tenir au courant de l'état du groupe.
- Pour un petit groupe de 4 ou 6 motards. Au-delà la communication peut devenir compliquée à gérer.
- Entre quelques motards qui se connaissent au sein d'un groupe plus grand.

Les avantages est clairement le fait d'avoir un communication immédiate entre les motards. C'est rapide, efficace permet de donner des indications, des ordres ou de discuter à l'aise sur des distances relativement courte style balade.

L'inconvénient est que la communication se déclenche dès que le micro détecte un bruit. Un éternuement, un sifflement vont directement déclencher le son chez toute les

personnes connectées. Si tu as de la musique dans le casque, plus question de chanter sous peine de monopoliser la conversation car ton micro restera ouvert.

### **La communication intermittente**

La communication intermittente se déclenche par un PTT (Push To Talk), un bouton qui se commande avec un doigt. Si le PTT n'est pas enclenché, tu peux crier tant que tu peux dans ton casque, rien ne filtrera.

Très pratique sur de très longs trajets, car tu peux gérer ton environnement comme la musique (et chanter) ou téléphoner sans déranger les autres motards. Les discussions, avertissement, ordre sont faisables mais avec une intervention d'un doigt pour enclencher le micro.

### **La communication ordonnée**

Ce type de communication est utilisées sur de grand groupe. Dès le départ, l'ordre de l'intervention entre les motards est établie.

C'est très utile lorsque plusieurs motards gère la sécurité d'une course cycliste, d'une balade moto, d'un convois publicitaire.

Un des motards est le coordinateur, souvent le leader, et transmet aux autres motards ses ordres de ralentissements, de difficultés, de dangers. Les autres motards peuvent intervenir pour annoncer un accident ou un danger qui arrive après le passage du coordinateur.

## 3.6.2 Les moyens de communications

### Les intercoms motos

Les intercoms motos sont les appareils les plus utilisés pour les communications entre motards. Le principe de base est un matériel qui est intégré ou ajouté au casque avec écouteur et micro intégré à l'intérieur du casque du motard.

Généralement, les différents matériels intercom moto sont compatible entre même marque. Depuis peu de temps, quelques marques commencent à mettre en place des connections universelles.

La distance de communication pour ce genre de matériel est assez restreint. Souvent annoncé pour un kilomètre, dès qu'il y a des obstacles, cette distance diminue.

Voici quelques marques d'intercom moto.

- Cardo
- Sena
- Ucom

### Communication téléphonique par smartphone

Pour deux motards, l'appel téléphonique est souvent pratique. Pour cela, il faut un intercom qui est connecté par smartphone chez les deux motards. Puis il faut faire un appel téléphonique entre smartphone.

Bien faire attention que les smartphones soient bien rechargés. Il est important que les motards aient un abonnement avec des durée de téléphones illimités ou pas loin, car les minutes se déroulent très vite. Pour des petit trajet comme une heure c'est faisable mais pas pour des durées de huit heures.

Un des avantages de la communication téléphonique est que l'on est pratiquement pas limité par la distance entre les deux motards. C'est très intéressant pour que le leader d'un groupe et son serre-file reste en contact même si le groupe fait 200 motards.

Il faut bien pensé que les smartphones, pour fonctionner, soientt dans des endroits connectés à la 4G. Donc il peut arriver que la communication se coupe dans les tunnels, les bois, . . .



## Le Talkie Walkie

Depuis toujours les motards ont utilisés les talkie-walkie pour communiquer avant que les intercoms motos arrivent. L'idéal est d'avoir un matériel accessoire au talkie-walkie pour entendre et parler à partir du casque.

Les distances de communication sont souvent un peu plus puissantes que les intercoms motos, elle peut aller jusque 2 ou 3 km en fonction de la puissance du matériel.

L'avantage du talkie-walkie est de ne pas dépendre du réseau 4G, ça passe tout le temps. Il faut être dans les distances de communication et avoir de la batterie.

Voici quelques marques de talkie-walkie

- Midland
- Motorola

## La CB (Citizen Band)

Les technologies nouvelles font que la CB est de plus en plus oublié. Pourtant la communauté de radio-amateur est nombreuse dans beaucoup de pays.

La CB est très intéressante autant pour discuter entre motards (voir les talkie-walkie) mais aussi pour entrer en contact avec le monde entier. C'est très intéressant sur des voyages lointains.

Les avantages de la CB

- Pas de géolocalisation
- Pas besoin de réseau
- Fonctionne dans le monde entier

Les inconvénients de la CB

- Avoir une licence d'utilisation (sinon c'est l'utilisation des Talkie-walkie qui sont utilisés).
- Posséder du matériel particulier et performant.

## Une application smartphone

Il existe plusieurs applications smartphones qui permettent de faire de la communication entre motards. l'idéal est d'avoir du matériel bluetooth entre le casque et le smartphone, c'est plus pratique pour entendre et parler.

L'avantage est que tous les motards peuvent télécharger l'application quelque soit l'intercom qu'ils utilisent. Autre avantage est que des groupes peuvent être fait entre plusieurs motards.

Les applications smartphone fonctionne avec le réseau 4G. C'est très intéressant car il n'y plus de limite de distance, par contre tout dépend du réseau. Il faut donc faire attention au zone blanche sans réseau.

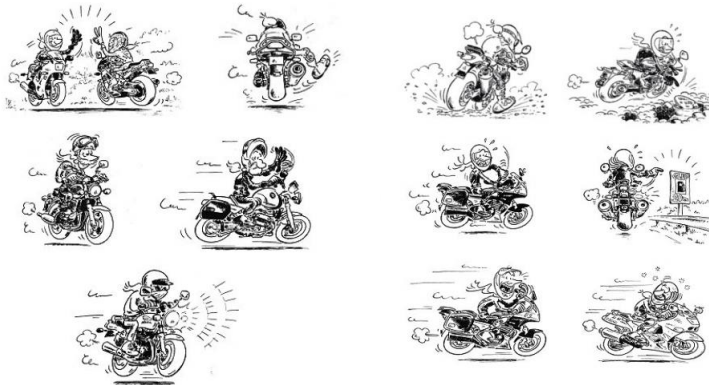
Voici quelques applications

- Zello
- Captain rider
- ...

## Les gestes

La communication par geste a toujours été utilisé par le motards avant tout autre communication avec matériel.

C'est intéressant de présenté au groupe les signes de base que tu utilises. Généralement les signes motards sont connus mais c'est bien de les rappeler pour les plus jeunes qui n'ont pas l'habitude de ce genre de communication.



### 3.6.3 Bien choisir matériel/logiciel

Le choix du logiciel et forcément du matériel dépendra de plusieurs facteurs.

#### Fonction du nombre de motards en communication

Le nombre de motards va fortement influencer les choix de communication à mettre en place.

- Solo : Lorsque tu roules le plus souvent seul et que vous aimez écouter de la musique ou de la radio.
- Duo : Quand tu roules principalement en duo avec le conjoint ou un ami.
- À partir de deux motos : lorsque tu es toujours avec le même groupe, régulièrement avec des groupes différents ou des motards rencontrés.

#### Fonction de la durée du trajet

Le durée du trajet va avoir une grande importance sur le choix du logiciel

- Trajet court : tu peux te permettre de causer en permanence.
- Trajet long : C'est difficile de garder une conversation pendant plusieurs heures. N'oublies pas que tous tes bruits, réflexions ou grognements seront entendus. Penses aussi à la capacité des batteries.

#### Fonction du comportement lors du pilotage

Beaucoup de motards ont mis en place des comportements qui leur sont propre.

- Être en silence et donc les bruits des discussions risquent de gêner.
- Écouter de la musique est souvent un fonctionnement chez beaucoup de pilotes.
- Chanter pendant le trajet avec comme conséquence que ton micro bloque la fréquence.
- Parler en permanence pour se rassurer et évaluer les risques.

# Chapitre 4 Le matériel

---

## 4.1 Le tracker GPS

Comme annoncé dans les logiciel dans le chapitre sur le matériel de chute 3.5.1 à la page 14

Ce matériel doit permettre au Smartphone (normalement toujours sur toi) de détecter le vol de ta moto et de la suivre.

Voici quelques matériels

- GeoRide - [Le site de référence](#)
- dGuard - [Le site de référence](#)
- Pégase - [Le site de référence](#)

Tu dois bien suivre la notice d'installation car le bon fonctionnement du matériel et son lien avec l'application en dépend. Vouloir aller vite dans l'installation amène régulièrement à des soucis d'utilisation et de fonctionnement.

**Ne pas régler ses problèmes soi-même mais peut-être utiliser le service fournit par le matériel ou la police.**

## 4.2 L'affichage tête haute (HUD)

L'affichage tête haute (ATH), traduction du terme anglais HUD (Head-Up-Display) est un système à l'origine développé dans le domaine de l'aviation militaire permettant à un pilote de surveiller les informations fournies par ses instruments de bord en transparence de la navigation et donc de ne pas avoir à quitter sa trajectoire des yeux.

Dans l'aviation, la technique reposait initialement sur la projection d'une image sur un ou plusieurs miroirs.

Petit à petit cette technologie est arrivée dans l'aviation civile puis quelques fois sur l'automobile.

En moto, le système projette les informations sur un écran transparent devant l'œil.

Voici quelques matériel existant

- EyeLights -; [le site de référence](#)
- D-vision -; [Le site de référence](#)

## 4.3 La dashcam

Elle permet d'enregistrer les collisions qui peuvent survenir sur votre trajet. Les accidents de moto ne sont malheureusement pas rares. L'enregistrement vidéo permet de savoir qui a été négligent.

Ces caméras pour motards peuvent fournir des preuves en cas de contestation d'un automobiliste ou autre. Les images peuvent servir aux compagnies d'assurance.

Confondre les fautifs, dans le cas d'un délit de fuite, certaines caméras peuvent vous aider à identifier les plaques d'immatriculation. Nous te conseillons un dashcam dotée d'une bonne résolution d'image.

Attention l'utilisation des images est donc régie par les règles assurant la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel. Tu ne peux faire n'importe quoi avec l'image d'autrui.

[Un article explicatif est publié sur le site Moto-Liberté](#)

Lors de tes voyages à l'étranger pense à vérifier la législation des pays traversés qui peut-être différente de la Belgique. Par exemple, au Portugal, l'usage d'un dashcam ou tout autre caméra est totalement interdite.

Voici quelques matériels existant

- VSYSTO Caméra DashCam moto
- Innovv K3 -; [Le site de référence](#)
- Nextbase Ride Motorcycle DVR dashcam moto -; [Le site de référence](#)

La caméra est généralement installé de façon définitive sur la moto.

## 4.4 La caméra embarqué

Comme les dashcam, elle permet d'enregistrer les collisions qui peuvent survenir sur votre trajet.

Mais aussi garder un souvenir, dans le cas d'un road trip. La moto est à la base un moyen de transport, mais il est aussi synonyme de liberté, de plaisir. Quoi de mieux de garder des images filmées durant vos voyages.

N'oublies pas que la photo est aussi intéressante à réaliser pour un souvenir en voyage.

Voici quelques matériels existant.

- GoPro HERO -> [Le site de référence](#)
- Drift Ghost -> [Le site de référence](#)
- Mio Mivue -> [Le site de référence](#)
- MIDLAND Bike Guardian -> [Le site de référence](#)

La (les) caméra(s) peuvent s'installer à différents endroits, sur la moto ou sur le casque, pour avoir des vues différentes.

## 4.5 Le GPS

Le choix du GPS va dépendre de son utilisation. Penses bien à la manière dont tu vas utiliser le matériel.

- Facilement visible en roulant.
- Utilisation simple avec des gants de moto si il faut régulièrement intervenir.
- Recherche facilement une adresse et les mémoriser.
- Gestion de l'importation et de l'exportation de la trace.

Le GPS peut utiliser un matériel dédié et spécifique

- Garmin -> [Le site de référence](#)
- Tomtom -> [Le site de référence](#)
- Mio -> [Le site de référence](#)

Mais le GPS peut être aussi utilisé à partir d'un Smartphone

- Une application GPS (vérifier l'usage des datas)
- Une matériel spécifique qui utilise une application GPS comme le HUD ou le tracker.

**N'oublies pas le GPS historique qui ne tombe jamais en panne, la carte.**



## 4.6 Le matériel de camping et de logement

### 4.6.1 la tente

La tente est l'élément principal pour faire un bivouac. Il est très important qu'elle soit adaptée à toi et ton voyage.

Il existe plusieurs types de tente et autant de manière des replier. N'oublies pas que le packaging de la tente va déterminer comment tu vas l'attacher sur ta moto. Penses à l'envers, vérifier d'abord comment tu vas attacher la tente sur le moto puis vois ce qui existe sur le marché.

Tu dois aussi être à l'aise pour monter, démonter et replier la tente. N'hésites à t'entraîner avant de partir mais surtout de connaître le temps que tu vas mettre pour la monter. C'est mieux de la monter quand il faut encore jour.

Voici quelques tentes adaptées pour le voyage moto

- Tente moto "Wingman of the Road" : Un concept tout en un !
- Tente moto "Exposed" : Qualité Suisse et encombrement minimum
- La tente bivouac "Nomad4" pour motards par Abel Brown

Voici quelques

- Quelques **exemples d'installation de tentes**.
- Quelques **utilisation de bâches**

### 4.6.2 Le matériel pour bien dormir

Lorsque l'on fait du camping à moto, il faut toujours penser à bien dormir les nuits pour récupérer. Les journées sont souvent épuisantes physiquement. De plus la météo va entamer d'autant plus le physique. Une journée de 6h de moto sous la pluie est très fatigante, il faut récupérer.

### Le sac de couchage

Le sac de couchage doit être bien adapté aux voyages. Voici quelques éléments à prendre en compte.

- Le type de logement (sous toit, sous tente, sous bâche, à la belle étoile, . . .

- La température de la nuit (dans certains endroits en Afrique, la température peut atteindre les 40° la journée et tomber à -5° la nuit).
- L'hygrométrie ambiante (Dormir au sec ou avec 99% d'humidité sera très différents).
- Une couverture de survie à mettre sous la tente (côté doré sur le sol) pour éviter que le froid et l'humidité monte dans la tente.

## Les vêtements

Pour bien dormir la nuit, tu dois absolument avoir des vêtements secs. C'est-à-dire que tu dois soigner le paquetage des vêtements de nuit pour qu'il soit toujours sec.

Évidemment différents éléments vont entrer en ligne de compte.

- Le type de logement
- Le température
- L'hygrométrie

Si le voyage est long, tu dois prévoir des vêtements de rechange ou la possibilité de faire la lessive et un bon séchage.

## Les ustensiles de cuisine

Le matériel doit être :

- Utile : Choisir les ustensiles indispensables qui peuvent avoir plusieurs fonctions.
- Compacte : Comme un couteau Suisse, il existe beaucoup d'ustensiles très compacts.
- Facilement transportable

Tu dois avoir différents matériels de cuisson

- Les couverts avec une matière qui supporte les éléments chauds.
- Une gamelle, style scout, qui permet d'être utilisée comme assiette et comme poêle de cuisson.
- Un ou deux plats mais attention à l'encombrement.

Il y a aussi le matériel pour chauffer à protéger de l'humidité.

- Le briquet est très pratique pour allumer différents feux pour la cuisson. Attention que le briquet n'est pas éternel, à un moment donné, il sera inutilisable.
- La pierre à feu permet d'allumer un feu par tout temps.
- Les allumettes



## **Le matériel divers**

En fonction du voyage organisé et du logement prévu, il est important d'avoir du matériel pour creuser une tranchée pour se protéger de la pluie, ou un trou pour y faire le feu.

Ne pas oublier du matériel pour couper du petit bois, branche éventuellement pour cuisiner.

C'est aussi important de vérifier différents matériels comme

- Les sardines pour la tente. Souvent les sardines proposées par le fabricant sont trop faible et cassent ou plient rapidement.
- Le matériel pour réparer la tente.



## 4.7 Le matériel de mécanique

### 4.7.1 L'outillage

Il est important d'avoir l'outillage de base spécifique à la moto. Pas seulement le matériel préposé à l'achat de la moto mais tout le matériel nécessaire pour réparer et entretenir ta moto.

- L'outillage prévu par le constructeur
- Les outils pour faire les entretiens de base
  - Les outils pour enlever le sabot-moteur ou le carénage.
  - Le matériel pour dévisser le bouchon d'huile.
  - Les joints pour tout revisser.
  - Éventuellement une vis de rechange.
- Le matériel pour les réparations importantes comme
  - Changer les pneus.
  - Réparer une crevaison.
  - Changer les plaquettes avants et arrières.
  - Changer un câble de frein ou d'embrayage.
  - Du petit matériel électrique.
- Du matériel pour tout réparer
  - Des colsons (de préférence réutilisables)
  - Du Scotch .
  - Des élastiques.
  - De la ficelle.
  - Des Sandows.

### 4.7.2 Le matériel

En fonction du voyage organisé, il est important d'avoir des appareils adéquats.

- Un compresseur avec prise 12volt ou avec batterie (vérifier la possibilité de recharger la batterie).
- Un booster batterie pour démarrer la moto ou recharger certains appareils.

### 4.7.3 La connaissance de la moto

La connaissance de sa moto est très importante. Connaître sa fiabilité, sa robustesse, ses faiblesses, . . . . Ça permet de vérifier et prendre le matériel et l'outillage approprié

pour organiser son voyage.

Faire des stages de mécanique sera très utile pour faire le plus de réparation possible. Des stages de base sont intéressants mais aussi des stages spécifiques avec votre mécanicien pour les entretiens plus précis.

l'apprentissage du circuit électrique de ta moto est aussi important. Il faut avoir le petit matériel électrique de réparation et savoir comment l'utiliser.

De plus en plus de motos ont de l'électronique de nos jours. Connaître son fonctionnement électronique est indispensable. Il faut se procurer une documentation plus importante que le manuel du constructeur. Éventuellement l'une ou l'autre application pour réinitialiser l'informatique de la moto ou annuler une simple erreur qui risque de bloquer la moto. Si tu es au milieu du désert, ce sera compliqué de trouver un mécanicien.

Apprendre l'une ou l'autre astuce intéressante et utile pour ta moto.

## 4.8 Le matériel de levage

Une moto n'a que deux roues et donc toujours susceptible de chuter. Tous les motards ont déjà chutés.

En balade avec des amis, un club ou en allant au boulot, il y aura toujours quelqu'un pour t'aider à relever ta moto et vérifier si tout va bien.

Par contre dans des contrées reculées, il va falloir se débrouiller tout seul.

### Les risques de chute

Les risques de chute à moto sont nombreux et de différentes natures.

- Le chute pure et simple suite à une glisse.
- La rencontre d'un autre usager de la route.
- L'ensablage.
- L'embourbage.
- La crevaison d'un pneu.
- La panne mécanique.
- Une perte d'équilibre à l'arrêt.

Les voyages en solo sont souvent mis de côté car ce qui retient le motard de ce type de voyage est . . . comment relever la moto si elle se trouve couché au sol.

**En tout dernier recours, il y a le matériel de secours qui fonctionne avec les satellites et permet de faire un SOS partout dans le monde -; Comme Garmin Inreach**

## Les techniques de levage

Plusieurs techniques de levage existent.

- Le vérin de levage.
- Le boudin.
- Le mouflage.
- Le muscle

### Le vérin de levage

Le principe du vérin est la mise en place d'une tige et au sommet un système de palan qui va permettre le lever la moto.

Ce genre de système est très rare et seul le système **MotoWinch** existe actuellement.

### Le boudin de levage

Un autre système de levage est le boudin. Ce système se met sous la moto et un apport d'air permet de gonfler le boudin et de lever la moto.

La société Française **AirBikers** est la seule à fabriquer le boudin.

### Le mouflage

Un mouflage est un système de hissage permettant de réduire l'effort nécessaire pour soulever une charge. L'avantage mécanique obtenu est basé sur la théorie de l'effet poulie.

Il existe plusieurs techniques et différents matériels pour faire du mouflage. Sur YouTube, il est possible de trouver quelques vidéos intéressante, **Une technique parmi d'autre.**



### 4.8.0.1 Le muscle

La manière la moins coûteuse de relever une moto est bien d'utiliser ses muscles.

Par contre, le technique de relevage avec ses cuisses, peut être dangereuse pour le dos. Elle doit être bien exécutée, des formations existent pour apprendre à relever la moto.

## 4.9 L'équipement du motard

### 4.9.1 Le code de la route

#### **Article 36. Casques de protection - Vêtements de protection**

Les conducteurs et les passagers de tricycles et de quadricycles à moteur et de cyclomoteurs, sans habitacle, doivent porter un casque de protection. Les conducteurs et passagers de speed pedelecs ont le choix entre un casque de cyclomoteur ou un casque de vélo.

Les conducteurs et les passagers de motocyclettes doivent porter un casque de protection, sauf s'ils portent la ceinture de sécurité ou s'ils sont transportés dans un dispositif de retenue pour enfants, conformément aux dispositions de l'article 35.1.1, sixième alinéa et que le véhicule a un habitacle ; dans ce cas, lorsqu'il est fait application des dérogations à l'utilisation obligatoire de la ceinture de sécurité et du dispositif de retenue pour enfants, prévues à l'article 35.2.1., 2°, 3° et 4°, le port du casque est obligatoire ; ces dispositions sont applicables aux tricycles à moteur sans habitacle dont la masse à vide est égale ou supérieure à 400 kg.

Le casque de protection porté par des conducteurs et des passagers domiciliés en Belgique doit, pour les tailles de casques pour lesquelles l'homologation est requise, être pourvu d'une marque d'homologation attestant la conformité aux normes définies par Nous. Le casque de vélo, porté par les conducteurs et les passagers de speed pedelecs, doit offrir une protection aux tempes et à l'arrière de la tête. Voir A.R. du 31 décembre 1992 concernant la mise sur le marché des équipements de protection individuelle.

Les conducteurs et les passagers des motocyclettes portent des gants, une veste à manches longues et un pantalon ou une combinaison ainsi que des bottes ou des bottillons qui protègent les chevilles.

### Résumé du code de la route

- Le conducteur et le passager de cyclomoteurs, de motocyclettes, de véhicules motorisés à trois ou quatre roues doivent porter le casque, sauf s'ils doivent porter la ceinture de sécurité.
- Sauf si une ceinture de sécurité est disponible et que le conducteur ou le passager est exempté du port de la ceinture, le pilote et passager doivent impérativement porter un casque.
- Le casque doit mentionner l'identification E, qui prouve la sécurité du casque. Le chiffre qui suit le E correspond au pays qui a attribué l'homologation. (E6 pour la Belgique).
- Les conducteurs et les passagers des motocyclettes portent
  - des gants,
  - une veste à manches longues,
  - un pantalon ou une combinaison
  - des bottes ou des bottillons qui protègent les chevilles

**Ne prends pas de risques pour ton intégrité physique (et souvent morale) . . .**

**Équipe-toi totalement avec des vêtements de sécurité agréé moto.**

Lors d'une chute à moto à 40 km/h un motocycliste glisse 15 mètres.

- Un vêtement normal style Jeans sera percé après 3 cm de glisse, le reste de la glisse c'est la peau, les muscles puis les os qui vont prendre.
- Un vêtement agréé moto va tenir le coup sur 35 mètres de glisse.

**À bon entendeur . . .**

**Passion Moto Sécurité** propose une série d'article sur l'équipement moto. C'est très bien fait et de très bon conseil.

### 4.9.2 Le casque

Ce n'est pas seulement que son port (enfilé sur la tête avec la jugulaire fermée) et l'homologation CE soient obligatoires, mais bien parce qu'il protège l'organe le plus fragile et le plus important de notre corps.

Il existe trois principaux types de casques : les intégraux, les jets et les modulables.

- **L'intégral** (de sport, de route ou de cross) offre la meilleure sécurité et le meilleur silence, un critère important lors des longues journées de route. Mais il n'est pas des plus pratiques et pêche parfois par un champ de vision trop restreint.
- **Le jet** (ou demi-jet ou bol), même à visière, laisse le visage exposé et ne devra être utilisé qu'à faible vitesse et derrière une bulle.
- **Le modulable**, homologué comme un intégral pour certains, est apprécié, notamment par les porteurs de lunettes, pour son côté pratique. Lors des arrêts, il n'est pas nécessaire d'enlever complètement son casque pour parler, entendre et profiter d'un peu d'air frais, il suffit de relever la mentonnière.

**Rappelons qu'un casque modulable, quel qu'il soit, est fait pour rouler mentonnière baissée et écran fermé ! (il existe quelques très rares exceptions)**

Les progrès des techniques de production ont rendu caduque la recommandation de changer un casque tous les cinq ans. Il reste toutefois indispensable de le remplacer en cas de choc important, surtout s'il a subi un impact avec votre tête à l'intérieur. Souviens-toi que la partie du casque qui s'use le plus vite est son écran et que celui-ci influe sur votre vision de la route, n'hésites pas à l'entretenir et à le changer régulièrement.

Pour se protéger les yeux, il est possible d'utiliser un écran teinté, par traitement interne ou film externe (fixation par "pinlock"), ou des lunettes de soleil. Les écrans réfléchissants, dits "iridium", sont interdits hors compétition. Se souvenir que le grand soleil peut laisser la place à la pénombre des tunnels et des crépuscules, un écran amovible sera alors bien utile, à moins d'emporter un écran de rechange pour en changer sur le bord de la route. Un écran teinté en jaune intercepte une partie de la luminosité le jour et assure une meilleure vision de nuit.

Lorsqu'il fait froid, une cagoule permet de garder la tête au chaud. Indispensable quand l'air glacé s'infiltré autour du crâne par où s'effectue justement un tiers de la déperdition de chaleur du corps. D'où à l'inverse l'importance d'une bonne ventilation crânienne en période de canicule.

Autre zone exposée, le cou et la nuque, au défaut du col du blouson et de la mentonnière du casque. Par là s'infiltré l'eau sous la pluie, le froid en hiver, les insectes en été. . . D'où la nécessité d'un tour de cou, plus ou moins chaud, hydrophobe mais respirant, afin de protéger la peau, réchauffer le sang qui monte au cerveau par temps froid ou le rafraîchir (en mouillant le tour de cou) par forte chaleur.



## Casques jets

### Ses avantages

- Champs de vision étendu
- Aucune sensation d'oppression
- Facilité à discerner le trafic ambiant
- Léger
- Agréable par temps chaud
- Pratique lorsque l'on porte des lunettes
- Il ne faut pas l'enlever pour parler à d'autres personnes

### Ses inconvénients

- Menton et visage non protégés en cas de chute
- Peu adapté par temps froid et pluvieux
- Demande des lunettes de protection pour les modèles sans visière
- Risque de bruit ambiant excessif

## Casque intégral

### Ses avantages

- Protection maximale
- Agréable même par temps froid et pluvieux
- Bonne protection contre le vent
- Atténue le bruit

### Ses inconvénients

- Angle de vision moins étendu
- Moins bon discernement du trafic ambiant
- Plus lourd
- Possibilité de buée
- Étouffant par temps chaud
- Pas toujours adapté au port des lunettes

## Casque modulable

Fermé, il offre les mêmes avantages que le casque intégral. La mentonnière est amovible, ce qui est agréable par temps chaud. Il est un peu plus pratique que le casque

intégral pour les personnes portant des lunettes. Il est souvent plus lourd qu'un casque intégral.

### 4.9.3 Le blouson

Chaque type de blouson et veste de moto possède ses atouts et ses défauts selon son utilisation. Idéalement, il faudrait posséder un vêtement pour chaque saison (été, hiver, mi-saison), en textile et/ou en cuir. Un choix s'impose la plupart du temps pour des raisons de budget. Mais dans tous les cas, donnez la priorité à des vêtements véritablement protecteurs contre l'abrasion (en cas de glissade), mais aussi contre les chocs. Il existe désormais une norme européenne EN 13595 qui homologue l'ensemble du blouson ou de la veste comme équipement de protection individuel (dit EPI) à usage motard. Exigez un vêtement homologué !!

Pour le reste, voici quelques critères pour vous aider à choisir.

La matière de la couche extérieure doit résister à l'abrasion. Les blousons en cordura et surtout en cuir sont d'une manière générale les plus efficaces, mais aussi les plus chers. Un cuir n'est efficace que s'il est de bonne qualité, c'est-à-dire de vache ou de porc, pleine fleur, épais de plus d'un millimètre et bien cousu. Si tu comptes économiser au plus juste, n'oublies pas le coût des diverses brûlures et fractures que vous récolterez à la prochaine gamelle avec un blouson d'entrée de gamme. . .

La qualité des coques, protections indispensables aux épaules et aux coudes, est le second critère. On trouve à présent des coques, souples ou dures, homologuées CE sur tous les blousons. Seules des différences de qualité influent sur le prix. Privilégiez les protections homologuées selon la norme 1621-1 niveau 2 et exigez au minimum la norme 1621-1 niveau 1.

La protection doit être enveloppante et recouvrir largement (le plus possible) les zones de l'humérus (le bras), la tête de l'humérus, l'articulation clavicule/tête de l'humérus (appelée l'acromio-claviculaire) et la clavicule. Sur le devant, elle doit couvrir au moins la moitié de la clavicule. Une excellente protection peut minimiser les dégâts lors d'un choc et éviter la luxation. Cependant, en cas d'impact de grande violence, il est clair que la protection ne suffit pas mais limite les dégâts.

Saches qu'une simple fracture du radius opérée entraîne une incapacité d'assez longue durée, de même qu'une fracture du coude, laquelle peut entraîner des séquelles non négligeables, telle une raideur du coude qui pourra nécessiter une nouvelle opération. Une simple fracture du poignet non opérée, c'est 6 semaines de plâtre, puis une longue rééducation. Une fracture complexe et ouverte du membre supérieur (l'os a traversé la peau) posera de gros problèmes de risque d'infection, de non-consolidation, de ré-opération. . .

Il est donc très important que les coques ne quittent pas leur emplacement lors d'une chute. Vérifies bien que la manche soit la plus ajustée possible autour de votre bras, que la coque ne tourne pas.

Les coques sur les bras doivent protéger depuis au moins 3 largeurs de doigts au-dessus de l'articulation du coude jusqu'à la partie distale du cubitus (os long intérieur quand la main est face au ciel), tout près de l'articulation du poignet. Au niveau du coude, la coque doit être enveloppante et protéger les os qui saillent sur les côtés. Entre la pointe du coude et la tête du cubitus (l'os saillant sur l'intérieur, main face au ciel), c'est là que se trouve une gouttière où passe le nerf cubital : cognez-vous à cet endroit et vous comprendrez.

La qualité de la protection dorsale : la quasi-totalité des dorsales intégrées d'origines dans le blouson, très souvent en simple mousse molle, sont inefficaces. Là aussi, exigez une protection homologuée selon la norme EN 1621-2 niveau 2 de préférence, au minimum niveau 1. Lire l'article [Pourquoi se protéger le dos](#).

Solution à cette lacune, une protection dorsale indépendante, fixée avec des bretelles et une ceinture, composée de "vertèbres" en plastique et munie de mousse pour plus de confort. Il existe aussi des gilets de protection couvrant tout le tronc. Une ceinture lombaire ne vous protégera pas, mais ménagera ton dos soumis à rude épreuve sur certaines machines. Attention, elle entraîne à la longue un relâchement des muscles, ce qui rend le remède pire que le mal.

La doublure thermique amovible, qui fait parfois aussi office de membrane d'étanchéité, est indispensable pour le confort en hiver. Il en existe de différentes qualités en fonction des matières utilisées, plus ou moins isolantes et respirantes.

L'étanchéité et la respirabilité sont primordiales. Elles dépendent de la qualité de la membrane qui double immédiatement la couche extérieure, mais aussi de la conception générale du vêtement. Une membrane 100% étanche ne sert à rien si l'eau entre par les coutures, les fermetures éclair, le col, les poches. . . Dans l'autre sens, le vêtement doit pouvoir évacuer la transpiration pour éviter au motard de "cuire dans son jus".

Sur ces deux derniers critères, le cuir est très souvent pénalisé. Certaines matières synthétiques s'avèrent plus économiques, étanches, respirantes, légères, sèchent plus rapidement et demandent moins d'entretien.

Pour l'été, les textiles de type "mesh" (textiles alvéolés) sont très confortables : la maille laisse passer l'air, entraînant une ventilation efficace grâce au vent relatif. Évidemment, cela devient bien moins efficace dès que la moto s'arrête. . . A défaut d'un vêtement spécial canicule, le motard peut se contenter d'un vêtement de mi-saison doté d'aérations fermables sur les bras et la poitrine.

Pour l'hiver, une sous-veste en polaire ou dans un matériau technique qui facilite la rétention de chaleur permettra de compenser les faiblesses d'un vêtement de mi-saison.

Pour bien comprendre les différences entre blouson et veste, lis ces deux articles sur MotoServices :

- [le premier consacré aux blousons](#)
- [le second dédié aux vestes moto.](#)

## Le cuir

### Ses avantages

- Offre une meilleure protection à l'abrasion
- Colle au corps, est bien ajusté
- Respire
- Offre une meilleure prise sur la selle

### Ses inconvénients

- N'est pas étanche
- Plus difficile d'entretien

## Le synthétique (le textile)

### Ses avantages

- Plus léger que le cuir
- Étanche et coupe-vent
- Pratique en combinaison avec une doublure thermique

### Ses inconvénients

- Moins bonne protection à l'abrasion

Tout équipement homologué CE doit résister à l'abrasion sur une distance de 35 mètres à une vitesse constante de 40 km/h. (Résistance pour les couches inférieures, l'extérieur pouvant se dégrader pour absorber les chocs)

### 4.9.4 Le pantalon

La sécurité suppose que toute la surface du corps soit couverte. Il est logique d'éviter les shorts et bermudas, même par 40 degrés à l'ombre.

Le pantalon de cuir constitue la meilleure solution tant au niveau de la sécurité qu'au niveau du froid, surtout avec des genouillères, intégrées ou portées en-dessous du pantalon. Si l'étroitesse de la jambe ne permet pas de porter des coques rigides, des genouillères isolantes, portées sous le cuir, vous préserveront du froid.

Il existe des pantalons cordura qui offrent presque la même résistance que le cuir, avec l'avantage d'être étanches et respirants. A défaut, on peut se satisfaire de pantalons en jean renforcé de kevlar. Les pantalons textile sont souvent dotés d'une doublure thermique amovible, bien utile pour l'hiver. Sur les pantalons en cuir, le port d'un caleçon long style Damart préservera du froid.

Le cuir étant insupportable l'été, il faudra recourir à un pantalon en cordura doté d'aérations, si possible modulables en fonction de la chaleur. Certains pantalons de cuir sont composés de cuir sur les faces extérieures (celles qui risquent de frotter sur le bitume en cas de chute) et de textile plus ou moins ventilé sur les faces internes, une solution intéressante, mais la solidité des coutures sera un élément déterminant.

Mesdames, ne portez jamais de nylon à même la peau de vos jambes ! En cas de glissade sur du bitume, cette matière fond très vite et vient s'incruster dans la peau. Look lézard garanti jusqu'à la fin de votre vie ! Je te garantis que tu ne portera plus jamais de jupe. . .

Saches que dans le corps humain, rien ne protège le bassin. Le risque de fracture existe en cas de choc. Et, en cas de fracture du bassin, le risque de saignement interne est important.

Tout peut être luxé ou fracturé ou abrasé, mais les dégâts peuvent aussi être minimisés avec le port de coques protectrices. Sur les "bons" pantalons, il existe des coques (préférer celles dites "à mémoire"), placées en regard des têtes des fémurs. Un bon pantalon absorbe en partie les chocs et protège contre l'abrasion, mais c'est à cet endroit-là que les coques ont une grande importance.

La coque au niveau du genou doit remonter sur au moins 4 largeurs de doigt au-dessus du genou pour bien protéger l'extrémité du fémur (les condyles fémoraux). A l'autre bout, elle doit descendre jusqu'aux deux tiers de la jambe. La fin de cette protection doit couvrir la partie supérieure de la botte lorsque le pantalon recouvre la botte.

La coque doit être enveloppante, en particulier au niveau du genou sur les côtés car une fracture du col du péroné (os à l'extérieur du tibia, le col du péroné se situe donc juste en dessous du genou, à l'extérieur) peut entraîner une paralysie d'une des deux divisions du nerf sciatique (le nerf sciatique poplité externe) et empêcher de relever le pied (passage des vitesses).

**Pourquoi protéger ses articulations**

### 4.9.5 Les gants

Lors d'une chute, les mains se trouvent souvent en première ligne (fractures et/ou luxations de la main et/ou du poignet). Et les extrémités souffrent les premières du froid. Pour ces deux raisons, les gants sont indispensables au motard, il ne faut jamais rouler sans en porter.

Les gants doivent répondre à un cahier des charges difficile : protéger du froid et de la pluie, tout en gardant suffisamment de souplesse pour une bonne préhension des

commandes, voire de rigidité pour protéger en cas de chute.

Zones à risques : les parties saillantes des articulations sur la face dorsale de la main, la paume de la main face externe, le tranchant de la main en regard du métacarpe du 5e doigt (c'est l'os avant l'articulation du petit doigt), le petit doigt et le pouce. Certains gants sont équipés d'un système anti-retournement du 5e doigt (auriculaire) par une liaison avec le 4e doigt (annulaire).

La manchette du gant doit remonter sur au moins 4 largeurs de doigt au-dessus de l'articulation du poignet. Il doit être bien fermé et serré au poignet afin de ne pas glisser de la main en cas de glissade.

Avec la manche du blouson passée au-dessus de la manchette, lorsqu'il pleut, l'eau ne déperle pas à l'intérieur du gant. Mais si la position de conduite de ta moto fait que les poignets sont au-dessus des coudes, il faut que le gant recouvre le blouson. Ainsi, lorsqu'il pleut, l'eau déperle vers le blouson, et non à l'intérieur du gant.

Il existe des modèles de gants pour l'hiver, l'été et la demi-saison, chaude ou froide, pluvieuse ou sèche. Évitez de garder vos gants d'hiver pour une virée estivale dans le Sud, au risque d'être incommodé par la sueur. Des gants aérés sont une garantie de confort, mais certains sont très fins et sans renforts.

Les gants d'hiver, plus épais, sont généralement en cuir (avec parfois des empiècements en textile pour la souplesse) et comportent plusieurs membranes pour garantir la rétention de chaleur, l'étanchéité et la respiration.

Les gants d'été sont évidemment plus fins et souvent aérés. Certains comportent malgré tout un insert imperméable.

Les gants spécialisés sont forcément moins polyvalents. Les gants de tout-terrain sont très souples. Ceux réservés à la conduite sur piste sont plus rigides pour protéger des chocs à haute vitesse ; certains relient même entre eux les deux derniers doigts extérieurs pour éviter les fractures de l'auriculaire.

Si tu éprouves des difficultés dans la conduite de ta moto ou scooter, vérifies tes gants ! On sous-estime souvent l'importance de ces derniers dans le senti des commandes. Des gants épais protègent, mais gênent pour conduire. Une matière déperlante s'avère



parfois glissante et "rippe" sur les leviers. Veilles toujours à ce que tes gants te confère une bonne préhension et une bonne sensibilité sur les commandes au guidon.

Le cuir a prouvé sa supériorité pour la résistance, mais là encore, des coutures solides et des protections (coques de carbone sur les phalanges et renforts en kevlar sur la paume) sont indispensables.

La solution idéale pour se prémunir du froid n'existe pas. Peu importe que la couche extérieure soit en textile ou en cuir, c'est l'épaisseur de ouate qui compte. Mais il faut veiller à conserver les qualités de préhension et de sensibilité des commandes. Tout gant d'hiver sera un compromis entre ces deux impératifs. N'hésites pas à prendre une taille au-dessus de tes gants habituels : l'air est le meilleur isolant au froid et l'amplitude permettra d'enfiler des sous-gants en soie, une des meilleures solutions contre l'onglée.

Privilégies les gants dotés d'une manchette et d'un serrage au poignet, pour éviter les infiltrations d'air froid. Essayes-les avec votre blouson pour vérifier que l'ensemble s'adapte bien : lorsqu'il pleut, l'eau dégouline le long de la manche et s'infiltré dans les gants, il faut alors passer la manchette à l'intérieur de l'emmanchure du blouson. Par temps froid, il vaut mieux la passer au-dessus.

Pour en savoir plus, lire les articles

- [Choisir ses gants moto.](#)
- [Pourquoi protéger ses articulations.](#)

#### 4.9.6 Les chaussures

De bonnes bottes moto doivent protéger la partie inférieure de la jambe, les chevilles, les os du pied, le calcanéum (talon) sur lequel s'insère le tendon d'Achille.

Les bottes de cuir offrent la meilleure protection car elles maintiennent et protègent la cheville. Il est conseillé de les choisir étanches et respirantes, doublées d'une membrane type Gore-Tex ou Sheltex. Jaugez aussi la qualité de la semelle de la botte et son épaisseur.

Les pieds jouent un rôle mineur par rapport aux mains dans le maniement d'une moto. Les bottes peuvent être plus rigides que les gants et il est plus facile de produire des équipements chauds et étanches.



On peut aussi opter pour des chaussures spéciales, plus confortables si tu les gardes aux pieds toute la journée.

Bottes ou chaussures, elles devront comporter un renfort à l'emplacement du sélecteur, des semelles anti-dérapantes, des protections à la malléole et au talon, voire à la cheville. De nombreux motards sous-estiment la pénibilité des blessures aux pieds, c'est pourtant la partie du corps qui touche en premier (donc souvent le plus fort) lors d'un accident. Personne n'aime marcher avec des béquilles pendant des semaines, voire des mois. Et je ne parle pas du risque de devoir s'appuyer sur une canne le restant de ses jours. . . Pour les pieds aussi, des fabricants proposent des modèles spéciaux pour les fortes chaleurs, à ne pas négliger.

A défaut de produits spécial moto, choisis des bottines coquées ou de solides chaussures de randonnée, avec une membrane d'étanchéité.

Veiller à ce que le système de fermeture garantisse l'étanchéité : une simple fermeture éclair laisse passer l'eau, elle doit être soit recouverte d'une languette, soit doublée d'une membrane étanche. Pour des questions de confort, et pour les porter en hiver avec des chaussettes plus épaisses, choisir ses bottes une taille au-dessus. Surtout que chez un certain nombre de personnes, les pieds ont tendance à gonfler pendant la journée. Dans le cas d'un usage urbain, il est utile d'avoir des semelles anti-dérapantes (qui peuvent aussi servir aux péages d'autoroute, souvent très glissants). La forme du pied, du coup de pied, de la cheville diffère selon les personnes. Il faut impérativement essayer avant d'acheter. Si tu as un pied un peu "spécial", essayes de trouver des bottes à fermeture réglable par un système de boucles, de velcros, etc.

Certaines bottes typées "course" épousent le pied au plus près, mais s'avèrent éprouvantes à enfiler (avec des chaussons internes et de multiples réglages de fermeture). A toi de choisir le meilleur système de fermeture en fonction de la fréquence d'utilisation et de l'usage que vous en ferez, et non pas en fonction du look ou du prix.

Les parties antérieures et postérieures des bottes au niveau de la jambe doivent être rigides et suffisamment enveloppantes. Il faut s'assurer de la présence de renforts latéraux limitant ou empêchant le retournement du pied vers l'intérieur ou l'extérieur.



- **Indispensable** : un renfort suffisamment large des chevilles au niveau des malléoles internes et externes (os saillants correspondant à l'extrémité du tibia et du péroné, les 2 os de la jambe).
- **Préférable** : un renfort rigide du talon, un renfort au niveau du coup de pied.

Bien sûr, une botte adéquate est une botte chère. Mais autant que les dégâts soient les moins sévères possibles : une fracture simple du tibia vaut mieux qu'une fracture complexe et ouverte. La première demande une hospitalisation de courte durée et laisse peu de séquelles. Dans l'autre cas, cela peut conduire à une hospitalisation longue et douloureuse avec de multiples anesthésies, un risque d'infection majeur et peut aller jusqu'à l'amputation.

### 4.9.7 Les airbag

Article récupéré chez [Passion Moto Sécurité](#) D'autres articles sont intéressants sur les airbag

- [Réflexions sur le gilet airbag moto](#)
- [Comparatif de gilets airbag électroniques motards](#)

**Le gilet airbag moto constitue une des principales innovations pour la sécurité des motards. Trois technologies sont disponibles sur le marché : à câble, sans fil ou autonome. Je vous aide à y voir plus clair pour choisir le bon gilet pour votre sécurité !**

Quelle que soit la catégorie du gilet airbag moto, cet équipement représente une protection, au même titre que le casque, pour un utilisateur de deux-roues moteur. Il protège des parties vitales du corps, telles que le foie, la rate, les hanches, les côtes et l'intégralité du dos. Un grand nombre de modèles protègent également les cervicales.

Si cet investissement non négligeable (de 400 € à 3.000 €) ne pourra vous préserver de tous les risques, il pourra toujours réduire les conséquences d'une gamelle !

La contrainte financière représente le principal frein à l'achat pour le motard.

### Les airbags de première génération

Il existe sur le marché de nombreux modèles d'airbags dits "mécaniques" ou "filaires" ou "à câble".



Le principe reste constant : le gilet, porté sur le blouson ou intégré dans le blouson / la veste, est relié à la moto par un câble. Le conducteur ou le passager doit s'attacher à la machine à chaque fois qu'il monte dessus. Cette technique, simple et fiable, n'est ni la plus facile d'utilisation, ni la plus performante, mais elle a fait ses preuves.

Le temps de détection dépend de nombreux paramètres, dont l'un est essentiel : la bonne tension du câble. Si le câble est trop lâche, le temps de détection lors d'un choc est allongé de façon considérable et réduit grandement la protection.

En revanche, même si vous oubliez de vous détacher avant de descendre de votre véhicule, l'airbag ne se déclenchera pas : une force importante est nécessaire pour qu'il fonctionne. De plus, aucun risque de rester attaché en cas de chute. A l'inverse, une chute de la moto à l'arrêt entraînera le déclenchement du gilet car le seul poids de la moto suffit à causer la percussion de la cartouche.

Les gilets airbag moto de première génération sont commercialisés entre 400 € et 700 €. En cas de déclenchement, le gilet peut être facilement reconditionné par remplacement de la cartouche pour un coût inférieur à 30 €. Cela suppose toutefois que le gilet lui-même n'ait pas été abîmé, râpé, percé.

Différents fabricants existent

- [Air-Protect de chez Bering](#)
- [Les airbag mécanique de chez Helite](#)
- [Les airbags chez Hit-Air-France](#)
- [Les airbags de Allshot](#)

## Les airbags de deuxième génération

Apparu en novembre 2010, le Protect-Air de Bering a été le premier système sans fil. Il repose sur des capteurs installés sur la moto, reliés par radio au gilet. Il est souvent appelé "radiocommandé".

Dainese propose depuis 2011 un produit équivalent, le D-Air, en version Street ou Racing.

Je me suis largement étendu sur ce système dans la précédente version de cet article fin 2010, avec des mises à jour en 2011 et 2012. Huit ans plus tard, ce type de produits, commercialisés entre 900 et 2.900€, a quasiment disparu du marché.

### Les airbags de troisième génération

Les airbags de dernière génération sont tous sans fil. Aucun élément matériel ne relie le motard à la moto. Les capteurs sont embarqués dans un gilet ou une veste, complètement autonome. Certains produits peuvent être intégrés dans une veste. Des accéléromètres détectent les chocs, des gyroscopes calculent les angles et un processeur analyse l'ensemble : si l'un ou l'autre des paramètres constate une anomalie, le déclenchement est instantané.

Dit comme ça, cela semble la solution parfaite . . . Dans la réalité, ces systèmes présentent aussi des inconvénients.

Primo, il faut penser à recharger la batterie du gilet. Un airbag filaire ne peut jamais tomber en panne, à condition de penser à se clipser. Un airbag intégré à la moto est alimenté par la machine. Dans le cas d'un airbag électronique à porter sur soi, le système a besoin d'énergie électrique. Il faut penser à vérifier régulièrement la charge de la batterie et à recharger celle-ci dès que nécessaire, en veillant à garder de la marge par rapport à l'autonomie annoncée.

Secundo, dans la mesure où le système est électronique et son déclenchement est décidé par des algorithmes prévus par le constructeur, tu ne peux jamais être certain que le système va se déclencher quand tu en auras besoin. Il y a autant de risques de déclenchements intempestifs que de non-déclenchements en cas de chute. Les algorithmes analysent de très nombreux paramètres en temps réel et si un seul paramètre manque à la séquence, le calculateur choisit de ne pas déclencher.

Tertio, ces systèmes électroniques nécessitent une maintenance régulière. Nombre de ces produits imposent des "révisions", à des fréquences variables (une fois par an ou tous les deux ans), pour lesquelles le client doit soit passer en magasin, soit renvoyer le produit en usine. Dans la mesure où la plupart d'entre eux s'appuient sur des algorithmes de déclenchement, le logiciel du système doit être mis à jour régulièrement afin de bénéficier des nouveautés et corrections.

En contrepartie de ces contraintes, tu peux utiliser ton airbag sur n'importe quelle moto, sans aucune contrainte et sans installation.

A partir de là, il existe différentes solutions : en gilet ou intégré, gilet interne ou externe, propriétaire ou universel. . .

L'éventail de prix fait donc le grand écart, de 700 à 3.200 euros !

A chacun de décider si l'investissement en vaut la peine.

### 4.9.8 Les vêtements de pluie

Avec le froid, la pluie est le grand ennemi du motard. Le cuir a beau constituer la meilleure protection en cas de chute, il n'est pas imperméable. Même les vêtements textiles dotés de membranes d'étanchéité finissent par laisser passer l'eau après des heures de pluie continue, particulièrement aux articulations où les plis laissent s'accumuler l'eau.

La panacée reste la combinaison de pluie intégrale ou en deux parties, étanche mais non respirante, à passer par-dessus les vêtements de protection. Penses lors de l'achat que vous devrez parfois l'enfiler très vite et sans toujours bénéficier d'un abri.

Les gants et les chaussures ne sont pas non plus éternellement étanches. En cas de forte pluie, il convient de s'équiper de surgants et de surbottes, en privilégiant leur solidité.

Les produits imperméabilisants pour cuirs ou textiles permettront de passer à travers une brève averse, en n'oubliant pas de renouveler régulièrement le traitement.

### 4.9.9 Les vêtements chauffants

Pour les motards frileux, il existe des vêtements chauffants, principalement pour les extrémités (mains et pieds) qui se refroidissent en premier. Les gants chauffants font merveille, mais les semelles chauffantes laissent parfois à désirer côté ergonomie. Certains leur préfèrent un gilet chauffant qui chauffe le torse et donc le sang au niveau du coeur, irriguant l'ensemble de l'organisme. Dans tous les cas, privilégier les modèles disposant d'un thermostat.

Ces équipements nécessitent la présence d'une prise de bord 12 volts, accessoire disponible d'origine seulement sur les motos routières et de grand tourisme, mais qui peut se monter sur les autres motos.

## 4.10 La bagagerie

### 4.10.1 Introduction

Article issue du site [Moto Passion Sécurité](#)

**Tous les motards doivent savoir voyager léger. Mais cette notion dépend de la bagagerie dont tu disposes, ainsi que des conditions dans lesquelles tu vas passer tes vacances : mode d'hébergement, climat, seul ou à deux. . .**

Il faut garder en mémoire qu'une partie du volume disponible sera accaparée par quelques éléments de sécurité indispensables, comme un antivol et les papiers de bord :

- manuel du conducteur,
- livret d'entretien,
- photocopie des cartes grise et verte,
- gilet ou baudrier fluorescent,
- constats amiables pré-remplis,
- sans oublier un stylo en état de marche.

Bien utiles aussi :

- un manomètre pour vérifier la pression des pneus,
- un chiffon en micro-fibre pour tout essuyer (notamment l'écran du casque),
- des bouchons d'oreille,
- une tenue de pluie,
- des pièces d'équipement chaud comme un tour de cou et des gants d'hiver, surtout si vous prévoyez de faire de la montagne. . .

**Pour que le confort des voyages en deux-roues soit le plus grand possible, de multiples solutions de bagagerie s'offrent à toi. Elles dépendent du voyageur que tu es (ou que tu veux devenir), du type de monture que tu possèdes et de ton budget. Les possibilités varient aussi bien sûr si tu voyages seul ou en duo.**

### 4.10.2 Le sac de réservoir

Proche du centre de gravité de la moto, les sacoches réservoir sont idéales pour les objets assez lourds.

Souples, parfois équipées d'un ou de plusieurs soufflets pour une contenance variable, les plus volumineuses dépassent les 30 litres.

Presque toujours munies d'un porte-cartes étanche pouvant accueillir un ou deux plis de carte (attention à l'introduction de la carte, parfois délicate), elles ont aussi des pochettes latérales où peuvent se glisser les divers tickets et cartes bancaires. Pratique, par exemple au péage.

Vérifies que la sacoche comporte une housse de pluie (non intégrée de préférence), car leur étanchéité est souvent discutable.

Comme pour toute bagagerie souple, emballer ses affaires fragiles dans des sacs plastiques reste une solution fiable pour les garder au sec.

Il existe plusieurs types de fixations.

#### Les sacoches magnétiques

Les sacoches magnétiques se fixent à même le réservoir (à condition que celui-ci soit en métal) grâce à un système d'aimants.

Elles sont intéressantes en termes de prix et faciles à placer.

Il est cependant recommandé de bien nettoyer le réservoir avant installation pour le préserver de rayures que peuvent faire des poussières métalliques attirées sur les aimants.

De même, pense à poser la sacoche à l'envers quand tu l'enlèves du réservoir pour la laisser par terre ou sur une surface sale, afin de ne pas exposer le dessous de la sacoche et les aimants aux particules abrasives. Petite ruse de Sioux : colles un film plastique type Véléda sous les aimants.

## Les tapis de réservoir

Les tapis de réservoir, quant à eux, ont l'avantage de protéger le réservoir des assauts du temps et de toute dégradation, sous réserve là aussi d'un entretien scrupuleux : des poussières peuvent se faufiler sous le tapis et user la peinture par frottement.

Le tapis comprend des fixations pour des sacoches spécifiques au fabricant.

Le point faible de cette solution, quasi exclusivité du fabricant français **Bagster**, réside dans son coût : à l'achat de la sacoche s'ajoute celui du tapis pour un montant parfois équivalent.

Plus cher encore, mais plus classe et moins fragile, le couvre-réservoir carbone d'**Yves Moillo**, l'artisan sellier de Lyon.

**Avant le départ, vérifies bien que la sacoche ne réduit pas trop ton champ de vision.**

Une fois remplis à fond, les plus gros modèles cachent le tableau de bord (mais protègent aussi du vent) et diminuent la maniabilité de la moto si le guidon vient en butée contre la sacoche.

Certaines risquent même d'appuyer malencontreusement sur des comodos quand vous braquez à fond (déclenchement du klaxon ou des clignotants).

**Notez enfin qu'il vaut mieux éviter de laisser ta sacoche de réservoir sur votre moto si tu t'en éloignes.**

Rapides à installer et donc à enlever, interchangeables, elles peuvent être volées facilement !

### 4.10.3 Le top-case

Avec la sacoche de réservoir et le porte-paquet (d'origine ou adaptable), c'est l'un des éléments de bagagerie les plus courants, tout particulièrement utile en duo.

D'une part, sa contenance peut atteindre les 50 litres. D'autre part, on peut l'équiper d'un dossier qui augmente le confort du passager.

En parlant de dossier, une autre option pour les sportives consiste à apposer un dossier de selle-sacoche (dit aussi "fastbag").

Accessoire injustement méconnu, il se fixe sur la selle passager et conserve l'esthétique grâce à une bonne aérodynamique. Sa faible contenance peut être augmentée grâce à un soufflet zippé et il peut fermer à clef. Certains peuvent se transformer en sac à dos à l'arrêt.

Vérifier qu'une fois chargé, le top-case n'entraîne pas de risques pour la sécurité.

Positionné loin en arrière du centre de gravité et en hauteur, il modifie l'aérodynamisme et la répartition des masses de la moto. Outre des turbulences, il peut engendrer des guidonnages en cas de délestage de la roue avant.

Sur route cassante et à vitesse excessive, les vibrations d'un top-case trop chargé peuvent provoquer la rupture de son support ou même du cadre arrière.

Le top-case est donc à réserver pour des vêtements ou objets volumineux, mais légers (sacs de couchage par exemple).

A l'arrêt, c'est le bagage idéal car verrouillable pour abriter un casque, voire deux pour les plus volumineux.

Pas d'illusion cependant, une serrure de top-case se fracture facilement, ne laissez pas d'objets de valeur dedans.

Certains top-case sont amovibles et peuvent facilement se détacher de leur platine pour se transporter comme une valise, très utile pour les monter dans la chambre d'hôtel.

Autre argument de sécurité passive : le top-case comporte souvent une surface réfléchissante à l'arrière, voire des catadioptrés, et certains peuvent même être équipés en option de feux stop (reliés à votre feu arrière).

Le top-case – comme les valises latérales – repose sur une platine, elle-même fixée à la moto.

Le prix annoncé de la bagagerie ne comporte souvent pas celui des supports, renseigne-toi bien avant de commander.

#### 4.10.4 Les valises latérales

Pour les motos non équipées d'origine (de série ou en option) de valises latérales rigides, il existe deux classes de bagages :

- sacoches souples,
- valises rigides.

Les sacoches souples se fixent un peu à la manière d'une selle de cheval. Leur installation paraît assez simple, mais peut s'avérer piégeuse.

Il faut veiller d'une part à bien les équilibrer, et d'autre part à les sangler pour qu'elles ne battent pas. Si le système de fixation passe sur la selle, il peut à la longue gêner le confort du passager. Il est donc préférable de le faire passer sous la selle en démontant celle-ci.

A noter également que les systèmes de fixation fournis s'abîment rapidement et sont parfois insuffisants pour garantir la stabilité de l'ensemble. Mieux vaut avoir recours à des tendeurs supplémentaires.

Abordables, extensibles, les sacoches latérales disposent de housses amovibles car leur étanchéité n'est pas toujours totale.

Attention que les sacoches ne fondent pas au contact des pots d'échappement, de plus en plus souvent hauts, voire sous la selle.

Les manufacturiers essaient de s'adapter à cette contrainte avec des protections thermiques. Ces sacoches peuvent être transportées en bandoulière ou sur le dos.

Les valises rigides sont faciles à installer une fois leur support permanent en place et présentent l'avantage d'être étanches.

Elles sont détachables et transportables à la main.

En cas de chute en moto, elle peuvent grandement encaisser la chute avec un risque de casse mais la préservation de la jambe.

Mais si tu ne souhaites pas t'encombrer, elles disposent d'un système de verrouillage et peuvent donc être laissées sur la moto en ton absence.

Principal inconvénient : sur les motos non équipées d'origine, il faut installer un support spécifique, souvent non amovible et qui peut remettre sérieusement en question le charme de ta monture.

Par ailleurs, supports et valises représentent un certain investissement, rentabilisé par une durée de vie importante.

Fais attention les premiers temps : une fois équipé de cette bagagerie, l'arrière de la moto dépasse la largeur à laquelle on est habitué.

#### 4.10.5 Le bagage de selle

Il se fixe sur le siège passager ou sur le porte-paquets.

Des sacoches de selle, dites "soft-case", existent et ressemblent à celles de réservoir.

On trouve aussi des sacs "polochon", de contenance variable (40 à 80 litres), à sangler à l'aide des fixations fournies ou de tendeurs.

Mais pour emporter des bagages derrière soi, il n'est pas nécessaire d'investir dans un sac spécial moto.

Un sac de marin ou un sac à dos étanche peut être fixé au moyen d'une "araignée", filet extensible muni de crochets – un accessoire extrêmement pratique et peu cher.

#### 4.10.6 La remorque bagagère

Une réponse radicale à l'éternelle question de la place des bagages. Avec une remorque, pas de privation : sa grande capacité (jusque plusieurs centaines de litres) permet de ramener des souvenirs et d'emporter quantité de vêtements de rechange.

Les remorques bagagères dédiées à la moto restent assez peu répandues. Elles sont pourtant esthétiques et maniables, conçues pour ne pas gêner la facilité de circulation qui caractérise le deux-roues.

Quelques rares fabricants se partagent le marché avec des produits très divers, à une ou deux roues, au look parfois futuriste et à des prix souvent élevés en raison du faible volume des ventes.

Quelques [informations complémentaires et photos](#) pour illustrer une remorque.

#### 4.10.7 Le sac à dos

Ce n'est pas parce que tu n'as pas de bagagerie sur la moto qu'il faut te mettre les vertèbres en bouillie à cause d'un sac à dos mal chargé.

Bien sûr, évites de transporter près de votre colonne vertébrale tout objet rigide et solide : antivol, chaîne, raquette de tennis, bouteille en verre. . .

Réserve le sac à dos à des objets souples et peu épais, tels vêtements, papiers, gants de rechange, serviettes, etc. Et trie ! Vires le superflu, l’anodin, tout ce qui est gênant.

Et ce n’est pas parce que ce n’est pas toi qui le porte que tu dois y prêter moins d’attention. Un sac lourd lacère les épaules, fatigue les muscles, crée des turbulences, génère des courants d’air pour ta pauvre passagère qui joue le porte-bagage sur le strapontin de ta supersportive.

Dans tous les cas, le sac à dos doit être léger, rembourré dans le dos, avec de préférence une ceinture ventrale, voire un élastique sur le torse pour bien tenir les bretelles, avec des coutures solides et une matière étanche (ou avec housse de pluie).

Il existe des sacs à dos spécifiques moto, équipés de bretelles préformées et de protections au niveau du dos pour plus de confort et de sécurité. Des serrages sont conçus pour favoriser la stabilité du sac, avec une housse pour l’étanchéité. Leur contenance peut varier de 10 à plus de 50 litres.

Certains sacs disposent d’un accessoire des plus pratiques : une housse de casque qui peut être fixée directement à l’arrière du sac à dos – il va sans dire que cette utilisation est déconseillée en roulant.

Même dans un sac à dos coqué, il faut absolument éviter de transporter des objets rigides et lourds (exemple typique : un antivol), très dangereux pour votre dos si vous chutez.

Vérifies que la prise au vent du sac ne te gênera pas sur une longue distance.

#### **4.10.8 Le sac de casque**

Les casques trouvent difficilement leur place sur une moto garée. Pour les casques intégraux et modulables, une solution consiste à les fixer à la moto avec un antivol flexible, doté d’une serrure à clef ou à code (une clef se vole, se casse ou se tord, un code s’oublie), qui passera à l’intérieur du casque et d’un élément fixe de la machine – poignées de maintien passager ou boucle de cadre.

Les antivols pour vélos conviennent parfaitement.



Il est aussi possible d'en bricoler un soi-même avec : un mètre de câble inox ou galvanisé torsadé gainé de néoprène de diamètre 6 mm, un serre-câble plat à boulonner, un mousqueton pompier de 6 mm et un collier type Rilsan ou à visser. Trouves le meilleur endroit pour fixer le mousqueton sur la boucle du cadre par le collier en faisant attention qu'il ne ballote pas et ne touche pas les bornes de la batterie.

Le câble viendra faire une boucle dans le mousqueton, entourer la mentonnière, puis repasser dans le mousqueton. Une fois la bonne longueur définie, couper le câble (avec un coupe-boulon) et fermer la boucle avec le serre-câble en assurant avec une goutte de frein de filet.

Ces antivols retarderont le voleur chevronné et dégoûteront le chapardeur opportuniste, mais pas les malfaisants qui pourront s'amuser à pisser dans le casque, y verser de la bière, y glisser leurs mégots et autres blagues fines et spirituelles.

Si tu crains pour la sécurité de votre heaume replica dernier cri, il existe soit des sacs à dos spécifiques pour casque, soit des housses, fréquemment fournies avec le casque au moment de son achat (ne pas hésiter à la demander en cadeau).

Ces dernières permettent d'abord de protéger le casque des petits chocs et des poussières.

Elles constituent aussi des sacs de transport grâce à leurs bretelles ou aux cordons.

Veilles à vérifier régulièrement la solidité de ces derniers, surtout au niveau des nœuds qui se défont lentement.

Il faut aussi penser au **Chargement de la moto**.

Le chargement va dépendre du paquetage.

- Qu'est-ce que l'on va prendre
- Comment l'insérer dans la bagagerie
- Toujours mettre les indispensables de tel manière à les récupérer en cas de chute.
- Comment utiliser au mieux l'espace disponible (**Comme des sac sous vide**)

Ce n'est inutile de faire un stage de maniabilité (voir de route) en pleine charge de la moto pour apprivoiser son comportement.

# Chapitre 5 Les règlements et théories

---

## 5.1 Les documents

### 5.1.1 Les documents personnels

Dans un premier temps, tu dois avoir sur toi tes documents officiels personnels.

- Ta carte d'identité.
- Ton permis de conduire.
- Le passeport si le pays visité l'exige.
- Les assurances (n° de contrat et les contacts) - bien penser à l'assurance juridique et rapatriement.
- Les documents de santé en fonction des pays (vaccination Covid, fièvre jaune, . . . )

Attention qu'en fonction des pays les copies ne sont pas valables. Par contre, il est intéressant d'avoir des copies papier, numérique (sur smartphone, email, serveur, . . . ) en cas de besoin comme des pertes, vols ou autres.

### 5.1.2 Les documents de la moto

Ensuite tu dois avoir les documents de ta moto

- Le certificat d'immatriculation
- L'assurance
- Le certificat de conformité

Là aussi les copies sont intéressantes en cas de perte ou vol, mais tu dois avoir les originaux pour les autorités.

### 5.1.3 Les documents supplémentaires

Certains documents supplémentaires sont intéressants.

- Les documents pour rapatriement pour toi et la moto en cas d'accident ou maladie. Il faut donc penser aux assurances supplémentaires qui soit cohérentes au voyages.

- Les documents médicaux comme la carte du groupe sanguin, la carte assurance mutuelle, un document avec tes éléments de santé comme tes maladies, tes médicaments, tes opérations, . . . . Tous ces éléments pourront être très utile lors de la visite dans un hôpital ou d'un médecin.
- Une liste des contacts dans le pays visité,
- Une liste des personnes à contacter en cas de soucis.
- La liste des administrations officiels des pays traversés comme les consulats ou ambassades.
- Trois constat d'accident dont deux pré-remplis avec tes données et celle de la moto.

## 5.2 Le code de la route

Le code de la route permet se mettre en sécurité, de ne pas se mettre en danger ni de mettre en danger les autres.

### Le code de la route Belge

Les éléments principaux à connaître sont :

- Le comportements du motards sur le chaussée.
- La gestion des carrefours et des rond-points.
- Les trajectoires de sécurité.
- Les documents obligatoires.

Le site du [Code de la Route Belge](#) est très bien fait

### Le code de la route de pays étrangers

Préparer un voyage est aussi connaître le Code de la Route des pays traversés.

Même si la signalisation est plus ou moins la même, les interprétations sont souvent très différentes.

Il faut aller vérifier dans les différents codes :

- Les variantes au Code de la Route Belge.
- Les procédures en cas d'accidents ou d'infractions.
- Les différentes répressions (taux d'alcool), les prix et comment payer.

- Le matériel et équipement obligatoires ou interdits.
- Les documents à emporter sur soi (officiels ou copies).
- Éventuellement les assurances supplémentaires imposées
- Les quantités autorisées pour passer les frontières (tabac, alcool, . . . ).

Ton voyage peut passer très vite du plaisir à la galère, simplement pour ne pas avoir bien préparé le trip. Les différents aspects du code de la route des pays traversés fait partie de la préparation.

Tu peux retrouver sur le site de Yz-Bare à moto [les différents Code de la Route des pays européens](#)

## 5.3 Rouler en moto

### 5.3.1 Rouler seul

Partir en voyage seul demande au pilote beaucoup de compétences car il ne pourra compter que sur lui-même.

Cela implique immanquablement :

- Un grand nombre de kilomètres en pilotage seul avec des voyages court au début puis de plus en plus long.
- Une très bonne connaissance du Code de la Route des pays traversés et de leur conséquences.
- Une bonne connaissance en mécanique pour se sortir de problème rapidement.
- Une capacité de débrouillardise à la Mc Gyver pour toujours retomber sur ses pattes.
- Avoir une bonne connaissance des réactions de sa moto, de son pilotage (freinage, trajectoire de sécurité, hyper-maniabilité, . . . )
- . . .

### 5.3.2 Rouler en groupe

Le gros avantage de rouler en groupe est de pouvoir compter sur les compétences des autres pilotes.

Par contre, rouler en groupe est très difficile car chaque pilote a sa manière de piloter. Il faut trouver un entente afin de se faire plaisir et ne pas systématiquement râler car "l'autre ne roule pas comme moi".

Rouler en groupe, ce n'est pas la même chose que rouler seul. C'est un apprentissage à part entière.

Il faut bien connaître certaines techniques qui sont différentes du pilotage seul.

- Rouler en ligne droite.
- Rouler en virage.
- En tenant compte de la chaussée (les bandes de circulation, les trous, le revêtement, ... ).
- En fonction de l'expérience des différents pilotes.
- Les solutions pour ne perdre personne pendant le voyage (CdR, tiroir, ... ).
- Mettre en place la communication utilisée pendant que l'on roule.

Ensuite, il y a la gestion du groupe.

- Connaître les rôles pendant que l'on roule en groupe (Leader, serre-fil ou piou-piou, pilote refuge, ... ).
- Déterminer le pilote qui est responsable sécurité du groupe.
- Déterminer les expériences des uns et des autres.
- Connaître l'autonomie de chaque moto.
- Connaître les règles pour rouler en groupe dans les différents pays traversés.

## 5.4 La météo

La météo est bien un élément essentiel d'un voyage. Ne pas connaître la météo peut entraîner des désagréments important comme provoquer un accident.

Dans un premier temps, il faut rechercher les moyennes météo en terme de température, hygrométrie, pression, sur la durée du voyage et des pays traversées. Traverser le Congo en saison des pluies ou saison sèche, ou la Norvège en été ou en hiver aura d'énormes conséquences sur les vêtements et accessoires à préparer.

Le mauvais choix d'équipement entraînera de grosses conséquences, trop froid ou trop chaud, pneus pas adaptés, ... .

Il faut penser à

- Vérifier la météo des différents pays traversés (chaud, froid, pluie, sec, humide, . . . ). Chaque pays a son site météo de référence.
- Préparer la moto en conséquence (pneus, bagagerie, . . . )
- Préparer l'équipement du pilote, de communication et de sécurité.

Les différentes manières de récupérer les informations météo.

- Généralement, chaque pays a son site météo qui font des prévisions à long terme.
- C'est bien aussi de prendre contact avec des motards de la région traversée.
- Pour la météo au jour le jour, il existe plusieurs possibilités
  - Le site météo du pays
  - Les applications météo
  - Les aérodromes locaux sont un très bonne source météo et très fiable.
  - La pause café dans un bistrot local.
  - Lors du petit-déjeuner avec les personnes qui vivent sur place.

N'oublies pas de préparer et partir avec les différents éléments météo

- Le nom du site météo national et son numéro de téléphone.
- Vérifier que l'application météo reprend les endroits traversé.
- Différents numéros de téléphone comme les aérodromes locaux ou leur site.

## 5.5 Trouver un logement

Dans un voyage le logement est un des éléments qui va mettre le cerise sur le gâteau. Souvent, dès que l'on trouve un voyage qui nous plaît, la première choix dans la présentation du trip est bien le choix du logement.

Certains motards, à cause de leur santé ou de leur âge, ont besoin d'un certain confort minimal. Certains club aussi n'iront loger que dans des hôtels.

Lors de la préparation d'un voyage le choix du logement va avoir son importance.

- Soit c'est toi qui choisit le logement du voyage et ne viendront que ceux qui sont intéressés par le type de logement.
- Soit tu pars avec tes potes et il faut bien gérer le logement pour que tout le monde soit d'accord. C'est pas toujours gagné.



Les logements peuvent se trouver partout et pas seulement les hôtels ou les auberges de jeunesse.

## Les hôtels

Les hôtels sont faciles à trouver. Une bonne recherche sur Internet permet de trouver rapidement une chambre d'hôtel et à tout prix possible et imaginable.

Tous les hôtels (ou chaîne d'hôtels) ont un site qui permet de voir les disponibilités des chambres et des prix correspondant. Tu peux avoir le logement, souvent avec le petit déjeuner, avec ou sans les autres repas de la journée.

## Les gîtes

Un gîte est un peu comme un petit appartement. Généralement, les repas ne sont pas compris puisque le gîte est conçu avec un coin cuisine. Tu devras donc prévoir tes repas en faisant les courses ou en allant au les prendre à l'extérieur.

Les gîtes sont repris dans des groupements et sont rarement seul. Par exemple les gîtes de Wallonie sont repris sur le site [Gîtes et chambres d'hôtes de Wallonie](#).

## Les chambres d'hôtes

Contrairement au gîte, la chambre d'hôte n'est pas prévue pour faire la cuisine. C'est juste une chambre avec, classiquement, le petit déjeuner compris. Les autres repas doivent être pris à l'extérieur.

Comme les gîtes, les chambres d'hôtes sont reprises dans des groupements et sont rarement seules. Par exemple les chambres d'hôtes en Wallonie sont repris sur le site [Gîtes et chambres d'hôtes de Wallonie](#).

## Logement chez l'habitant

Le logement chez l'habitant dépendra entièrement de ce que propose la personne qui reçoit. Ça peut ressembler à un gîte ou un chambre d'hôte, les repas peuvent être pris sur place ou pas.

Tu dois bien regarder les éléments que proposent l'habitant pour connaître conditions de logement.



En revanche, loger chez l'habitant peut être très sympathique et agréable.

## Les auberges de jeunesse

Un autre logement est d'utiliser les auberges de jeunesse. Les possibilités sont nombreuses à tous les prix et avec des choix de logement très différents.

- Chambres seules
- Chambres à plusieurs
- Chambres meublées style chambres d'hôtes
- Logement d'étudiant
- Différents repas

Généralement les prix sont très intéressants et peu élevés. C'est une réelle manière de logement à moindre frais.

- [Les auberges de jeunesse de Belgique](#)
- [Les auberges de jeunesse dans le monde](#)

## Les congrégations religieuses

Des logements, souvent oubliés, sont les congrégations religieuses. La plupart des congrégations religieuses proposent des chambres et différents services.

C'est plus difficile de trouver les congrégations religieuses qui proposent des logements. Certaines sont reprises dans les sites de logements officiels comme AirBnB, sites de gîtes ou chambres d'hôtes, mais beaucoup de congrégations religieuses ne sont reprises nulle-part. Il faut donc chercher un peu sur le net.

## Les connaissances

C'est quand même la meilleure façon de loger . . . chez les potes.

Ce n'est pas forcément ses propres connaissances mais les connaissances de ses propres amis. La bonne idée est de parler de son voyage aux amis et de leur demander si ils n'ont pas des connaissances sur le trajet.

Une des façons de voyager est de trouver des logements, puis en fonction de ce qui est trouvé, préparer le tracé. C'est une autre façon de voyager. L'objectif du voyage n'est plus la destination mais bien les rencontres.



## Les conditions d'hébergement de la moto

Dans tous les cas, lors d'un logement sous toit, il est important de se renseigner sur les conditions de logement de la moto.

Ton choix du logement en dépendra fortement.

- C'est un parking ou un garage
- À la pluie ou sous un toit
- Sécuriser et enfermer ou pas
- Visible du logement ou pas
- Avec un sol rigide pour poser la béquille ou pas

Si l'endroit du logement n'est absolument pas sécuriser, bien prévoir de quoi attacher la moto.

Si le sol n'est pas rigide, il est intéressant de modifier la plat de la béquille pour la rendre plus stable ou bien d'avoir un couvercle de pot de confiture en guise de stabilisateur.

## 5.6 La santé

Pour voyager en moto, il faut avoir une bonne santé. En tout cas, en fonction du tracé organisé, tu dois être certain que ton corps et ta concentration puissent tenir le coups sans soucis.

Garder la santé, faire du sport voir recommencer des exercices spécifiques pour compenser tes faiblesses est indispensable au fur et à mesure que tu prends de l'âge.

### Se connaître

Principalement, il faut bien se connaître, connaître son corps, surtout ses faiblesses.

Faire du sport régulièrement, renforcer les abdominaux, les dorsaux et les adducteurs est la base. Il n'est pas nécessaire de faire 3h de sport par jour, mais régulièrement un peu de sport suffit.

### Les premiers secours

Lors d'un voyage, c'est important de savoir ce qu'il faut faire en premier secours en cas d'accident de l'un des motards du groupe mais aussi pour n'importe quelle personne



extérieur du groupe.

Tu dois bien vérifier qui est qualifié dans le groupe. L'idéal est que tu sois toi-même habilité à prodiguer les premiers secours. Des formations "premier secours" sont proposé à la Croix-Rouge.

Les formations "premier secours" te permettra d'avoir une formation de base mais totalement insuffisante pour un motard. Tu peux te perfectionner pour les secours motards. Par exemple, lors d'une formation "premier secours", il est recommandé de ne pas retirer le casque d'un motard car il y a un risque de briser la nuque. Par contre, apprendre à retirer un casque d'un motard peut aussi lui sauver la vie.

Si tu pars seul, tu dois être préparé aux premiers secours. Voir même apprendre à te réparer seul en cas d'accident. Si un chute en moto, dans un endroit assez désert, provoque la casse de ta cheville, tu dois pouvoir te réparer pour te reprendre la moto et aller à l'hôpital.

Il existe des applications ou matériels qui permettent de repérer une chute de la moto et le cas échéant d'appeler les secours. Il est évident qu'un voyage en Belgique ou en France ne risque pas grand chose car ses pays ont un système de secours performant. Mais au Maroc, rien n'est moins certains.

## Le matériel de secours

En fonction du voyage, il est intéressant de prendre le matériel de premier secours le plus approprié.

De base, c'est intéressant d'avoir un minimum de matériel de soins.

- De quoi gérer les petits blessures et brûlures légères.
- Des anti-douleurs.
- Les médicaments personnels
- ...

Il existe des kits de secours avec le matériel de base comme une **Trousse de premier secours**. Il en existe de toute marque sur différents sites.

Tu dois bien vérifier que la trousse est étanche. Ensuite, tu dois mettre la trousse à portée de main surtout si c'est toi qui a chuté. La trousse doit, dans tous les cas de figure, pouvoir être récupéré rapidement.

Maintenant, en fonction de la complexité du voyage et des possibilités des secours des endroits traversés, tu dois te faire une trousse plus complète.

## Les documents de santé

C'est important d'avoir les bons documents de santé

### Documents mutuel

En Belgique, les paramètres de santé personnels sont repris dans ta carte d'identité. Ce n'est pas le cas dans les autres pays européens.

Tu dois demander une "Carte Européennes d'Assurance Maladie" qui permettra à toute intervention médicale d'avoir rapidement tes données médicale.

### Carte rhésus

La carte rhésus de ton sang permet aussi au personnel médical de réagir correctement.

### Résumé médical

Un petit résumé de tes soucis médicaux, médicaments, opérations est très utiles surtout si, lors d'un accident, tu n'as pas la possibilité de parler pour dire les choses.

# Chapitre 6 La pratique

---

## 6.1 Les modules pratique

Dès que le cours théorique est dispensé, des modules spécifiques pour chacune des éléments de cette formation est proposées par demi-journée ou journée.

En fonction des demandes des stagiaires, des formations peuvent être organisées.

## 6.2 Les formations pratiques

### Les brevets

Le plupart des motards roulent entre 150 et 200 kilomètres par jour. Ce qui est très peu lorsque l'on veut entreprendre un voyage. Si tu veux aller rapidement loin, il faut faire un grand nombre de kilomètres par jour.

Des journées de brevet sont organisés pour que le motards s'habitue à faire des kilomètres. Chaque motard doit vérifier que :

- La moto est bien adaptée au long voyage.
- Le corps supporte le long voyage et connaître sa limite.
- Le dos supporte bien le voyage et la moto.
- La concentration sur de longues périodes de roulage.

Des brevets 300, 400, 500, . . . 900 ou 1000 kilomètres peuvent être organisés sur une seule journée et exclusivement sur le territoire Belge pour que les permis provisoires peuvent y participer.

### Les voyages

Des voyages de 2, 3 et 4 jours sont organisés pour former au voyage avec logement soit sous toit ou soit tente.

Pendant ces formations au voyages, les stagiaires apprendront plusieurs éléments.

- Rouler en groupe.
- Les différentes positions dans un groupe.
- Préparer une trace.
- Trouver un logement.
- Monter un bivouac

Les formations seront mises en place en fonction des disponibilités des demandeurs.

## 6.3 La préparation physique

### 6.3.1 Principe général

Ce programme de 15 à 20 minutes, effectué 4 à 5 fois par semaine, cible spécifiquement les muscles nécessaires à la balade moto de longue durée, au voyage en moto.

Il renforce les jambes, le tronc et les bras, améliore l'équilibre et la stabilité. Bref, il favorise une posture correcte sur ton engin. Ça t'aidera pour ton voyage en minimisant la fatigue et les risques de blessures liées à la conduite prolongée.

Il est sans matériel, tu peux le faire partout.

### 6.3.2 Le programme

#### Échauffement (3 minutes)

1. Rotations des épaules, des bras et des chevilles.
2. Squats légers.
3. Étirements dynamiques

**Circuit d'entraînement (15 minutes)** Réalise les exercices en circuit. Enchaîne sans prendre de repos. Fais autant de tours que possible dans le temps imparti.

1. Squats (10 répétitions).
2. Fentes inversées avec rotation du torse (10 répétitions par jambe).
3. Pompes (10 répétitions).
4. Planche (45 secondes).
5. Burpees (5 répétitions).



**Retour au calme (2-3 minutes)** Étirements légers pour les muscles des jambes, du dos, des épaules et des bras.

### 6.3.3 La nutrition

Pendant ta période d'entraînement veilles à équilibrer correctement tes repas.

- Pour une assiette,  $\frac{1}{4}$  féculents,  $\frac{1}{4}$  protéines,  $\frac{1}{2}$  légumes.
- Fruits et des graines/céréales pour tes collations.
- Essaie de boire 2 litres d'eau par jour.

Si tu as des carences nutritionnelles ou si tu penses que ton alimentation n'est pas terrible, envisage de prendre des suppléments multivitaminés ou des suppléments spécifiques (Magnésium et oméga-3)

### 6.3.4 Pendant le voyage

- Si tu as besoin d'un coup de pouce pour rester alerte et concentré sur le trajet, envisage des compléments à base de ginseng ou de caféine.
- Fais le plein d'électrolytes. Ils sont essentiels pour maintenir la fonction musculaire au top. En gros bois correctement...
- Pendant tes breaks, repose toi en mode power nap (20 minutes de sieste) et étire toi calmement.



## Chapitre 7 Conclusion

---

Un voyage en moto est une source de grand plaisir. Et pourtant, le moindre soucis peut rendre ce voyage en . . . galère.

Une bonne préparation du voyage permet de limiter la majorité des risques.

La préparation d'un voyage, en fonction de la durée et de la destination du voyage, doit se faire minutieusement. Il faut préparer :

- L'équipement du pilote
- L'équipement de la moto (outillage, matériel, . . . )
- Le numérique (GPS, GSM, trace, tracker, . . . )
- Les documents
- La recherche de logement (matériel camping)