

Exemple du parcours de formation A2 et A1

Dès l'inscription, les élèves ont connaissance du déroulement de la formation.

L'équipement requis :

Un équipement spécifique leur est demandé :

- un casque homologué via l'étiquette européenne ainsi que les systèmes réfléchissants
- une paire de gants homologuée avec serrage au niveau du poignet
- être équipé au minimum d'un jean, au mieux d'un pantalon kevlar ou cuir
- avoir au minimum une paire de chaussures montantes protégeant la malléole
- avoir un manteau adapté à la conduite de la moto.

L'évaluation :

L'évaluation se déroule sur le parking de la salle des fêtes basé à cinq cent mètres de l'auto école. L'élève emmène la voiture lorsque c'est possible ou monte en passager derrière le moniteur.

La première leçon :

Pour la première leçon, l'enseignant retourne sur le parking utilisé à l'évaluation. Y sont appris les démarrages arrêts. Savoir tourner à gauche et à droite sur moins de sept mètres sans les commandes puis avec. L'élève est seul pour cette leçon.

La suite de la formation hors circulation :

La deuxième séance se déroule sur notre piste, située à cinq kilomètres du bureau, sur la commune de Brée. L'élève y apprend à tourner sur moins de six mètres avec l'utilisation des commandes, à monter et descendre les rapports de la première à la troisième et à utiliser ses freins, indépendamment puis de façon combinée. Ensuite, l'élève apprend l'IRF (Impulsion, Roue libre, Freinage) afin d'être à l'aise avec la maîtrise à allure lente.

Fin de la leçon, si le niveau le permet, l'élève fait ses premiers tours de roues dans la campagne au retour de la leçon, soit environ douze kilomètres. Cette leçon est systématiquement effectuée avec un seul élève.

Lors de la leçon suivante, le moniteur met en place un exercice pour que l'élève travaille sa trajectoire, son équilibre et son regard en utilisant l'IRF dans un serpentín matérialisé par des cônes espacés de cinq mètres sur quatre mètres de large. De chaque côté de ce serpentín, l'élève travaille le demi tour à l'aide des commandes. Tantôt sans s'arrêter, tantôt avec un arrêt précis dans le demi tour. Au fur et à mesure l'élève apprend à ralentir son allure pour sentir ses limites et ressentir quand il doit remettre une impulsion pour reprendre son équilibre.

L'enseignant met alors en place le parcours lent de l'épreuve du permis de conduire. Il n'est pas question de chronomètre, mais uniquement de regard, de trajectoires et de ressenti d'allure. Le retour se fait entièrement par la route.

A la leçon suivante, l'élève apprend le freinage d'urgence avec les freins de façon dissociée puis combinée. Il apprend à déclencher l'ABS et à ressentir son freinage pour ne plus le déclencher. Une fois à l'aise sur le freinage, l'enseignant met en place un exercice avec freinage d'urgence déclenché par un geste de sa part afin de démontrer l'incidence du temps de réaction sur la distance d'arrêt. Une fois le freinage maîtrisé, le contrebraquage est enseigné. Dans un premier temps, sans contrainte, afin de ressentir les mouvements de la moto. Ensuite, le slalom examen permet de le mettre en application. Afin de ressentir l'importance de la pression sur le guidon selon le besoin, un slalom étroit et serré, nécessitant un contrebraquage plus amplifié est mis en place.

Lors des déplacements entre le bureau et la piste, le contrebraquage est effectué dans différents virages, pour complètement ressentir l'intérêt de tourner de cette façon. L'enseignant en profite pour commencer à travailler le placement en courbe et en virage. Grâce à ces prérequis acquis, à la leçon suivante, le principe de l'évitement est mis en place. A une allure stabilisée de quarante kilomètres par heure dans un premier temps. L'exercice sera progressivement effectué à une allure plus élevée pour finalement atteindre cinquante kilomètres par heure.

Transversalement, l'enseignant fait faire les différentes vérifications sur la moto ainsi que les déplacements sans l'aide du moteur.

Pour préparer les élèves à l'examen hors circulation, un examen blanc est mis en place, dans les conditions examen afin de valider leurs acquis.

La formation en circulation : (maximum deux élèves pendant nos leçons de circulation)

La première leçon consiste à mettre en place les contrôles et les placements (abordés lors des déplacements vers le plateau au début de l'apprentissage) dans un premier temps hors agglomération dans des « tourner à droite/gauche » puis en agglomération. L'enseignant fait travailler la mobilité du regard lors de la prise d'information afin de n'omettre aucun danger potentiel et de conserver un bon placement pendant la prise d'information. La détection d'intersection et l'identification des régimes de priorité s'effectue aussi en et hors agglomération. Il leur est enseigné d'observer chaque intersection, même lorsqu'ils sont prioritaires afin de détecter tout risque de refus de priorité.

Les élèves apprennent à se mettre en sécurité dans les trajectoires en appliquant l'approche, la découverte, la sollicitation et la sortie. Nous en profitons pour les emmener, lorsque c'est possible, sur des routes où les agriculteurs salissent régulièrement l'asphalte afin de décider comment se mettre en sécurité.

Ensuite, c'est le positionnement, la prise de décision et les contrôles en giratoires qui sont enseignés. Dans un premiers temps, dans des giratoires et des rond-points avec peu de circulation. À une puis à deux voies. Viendront ensuite les giratoires avec une circulation plus dense. Puis, les élèves apprennent à s'insérer, à circuler et à sortir d'une voie rapide. ,

Une fois tous ces éléments validés, ils sont emmenés dans une circulation plus dense en ville, et ils doivent effectuer un démarrage en côte en tournant à un stop avec peu de visibilité.

Dès lors, Ils conduisent en condition d'examen sur des parcours variés sur lesquels ils sont notés en vue de passer l'examen.