

6) L'équipement

Le casque : neuf, homologué et attaché

- **Obligatoire** pour le motocycliste et son passager, il doit être homologué (avec obligation de la présence des dispositifs réfléchissants), coiffé et attaché avec une jugulaire ou verrouillé.

Il doit être conforme :

· **Soit à la norme européenne** : une étiquette blanche

De plus en plus fréquente (lettre E suivie de l'indication du pays ayant homologué le casque et du numéro d'homologation).

· **Soit à la norme française** : une étiquette verte NF (*Cette norme tend à disparaître*)

Quel que soit le type de casque, 20 % sont éjectés en cas d'accident grave, et cela pour deux causes principales :

- une taille du casque mal adaptée à la tête de l'utilisateur ;
- une jugulaire non attachée ou une attache trop lâche ce qui revient au même en cas de choc

Il convient de :

- ne jamais l'acheter d'occasion
- le choisir parfaitement ajusté à sa tête, après avoir mis le casque sans en serrer la jugulaire, il ne doit pas bouger ni compresser la tête
- le fixer avec soin, la sangle devant toujours être correctement attachée et serrée
- veiller à la qualité anti rayures et antibuée de la visière, pour s'assurer une parfaite visibilité
- remplacer son casque obligatoirement après tout impact violent.

La tenue

Le blouson protège non seulement des intempéries et du froid, mais aussi des chutes et des glissades éventuelles, il contribue également à rendre plus visible. Seul un vêtement adéquat peut contribuer à éviter fractures, contusions et autres très graves brûlures par abrasion.

Toute tenue légère en deux-roues motorisé est à proscrire. Les doublures en matières synthétiques de type nylon sont à éviter absolument. En cas de

glissade, elles fondent sur la peau entraînant alors de très graves blessures par brûlure, difficiles à traiter, avec des conséquences parfois irréparables pour les tissus.

L'idéal :

- un blouson renforcé au niveau des coudes et des épaules, certains sont aussi équipés d'une protection dorsale, d'un airbag, d'autres sont imperméabilisés et équipés d'une doublure amovible matelassée.
- du cuir ou des textiles anti-abrasions pour protéger les zones du corps les plus exposées aux brûlures en cas de chute.

Les gants

- Le beau temps n'empêche pas les coupures, les contusions et les brûlures par abrasion en cas d'accident. La conduite d'un deux-roues motorisé sans gants est donc à proscrire, quelles que soient les saisons et la météo.
- Les blessures causées par l'absence du port des gants peuvent engendrer, même à faible vitesse, des conséquences irréparables et aussi des handicaps permanents (amputations, paralysies, ...).
- Indépendamment des questions de sécurité en cas de choc, les gants permettent aussi de protéger du froid ou de l'humidité.

L'idéal :

des gants, certifié EPI, en cuir renforcés aux articulations et à la paume et pourvus d'une patte de serrage permettant leur parfait maintien en cas de glissade.

Les chaussures

- Les pieds, chevilles et tibias sont des zones du corps particulièrement exposées, notamment dans les nombreux cas d'impacts latéraux et de chutes.
- A défaut de bottes spécifiques à la moto avec renforts (idéales bien sûr), des chaussures en cuir, solides et montantes sont nécessaires pour protéger les chevilles.
- Les talons hauts et fins mais aussi les chaussures basses, dénuées de protection des chevilles, sont à proscrire, de même que les sandales ou les tongs. Les blessures peuvent être irréparables.