

## Le casque : neuf, homologué et correctement 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-abrasion** 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 **pièds, 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.