

LA TENUE DU VOLANT - ETUDE DE LA TRAJECTOIRE

La tenue du volant est essentielle pour obtenir une bonne trajectoire. Elle doit être associée à une vivacité visuelle sur l'ensemble de la trajectoire.

Conseils pour obtenir une bonne position sur la chaussée :

- Ne pas figer son observation. Il faut anticiper sa trajectoire finale.
- Ne pas être crispé sur le volant en le serrant trop fort.
- Ne poussez pas sur votre volant.
- Ne donnez pas d'à-coups sur le volant, il faut avoir les bras et les épaules détendus.
- Soyez souple sur la pédale d'accélération et de frein, il faut apprendre à vous concentrer.

Attention : un élève trop nerveux sur le volant sera également sur les pédales. Pour gagner en adresse, il faut être souple et ZEN de comportement. Décomposez le regard sur les 3 points de votre trajectoire (le début le milieu et la fin de la trajectoire).



LE VOLANT

La plupart des véhicules ont une direction assistée, c'est-à-dire que le volant agit sur des organes mécaniques qui aident le conducteur à tourner les roues plus facilement.

La direction assistée rend les manœuvres de stationnement plus faciles à exécuter.

La direction agit sur les roues avant du véhicule. La rotation maximum du volant est de 1 tour 3/4 ce qui incline les roues à 45 degrés d'amplitude.

En marche normale la tenue du volant s'effectue à **9h15** ou **10h10** ce qui donne confort et précision sur la trajectoire du véhicule.



INCLINAISON DES ROUES 45 DEGRES MAXI



9 H 15

10 H 10

POSITION DES MAINS EN MARCHÉ NORMALE

MANIPULATION DU VOLANT

Savoir placer ses mains correctement sur le volant.

En fonction de l'importance du rayon du virage on peut classer les virages en 3 catégories.

1. Les courbes.
2. Les virages.
3. Les tournants.

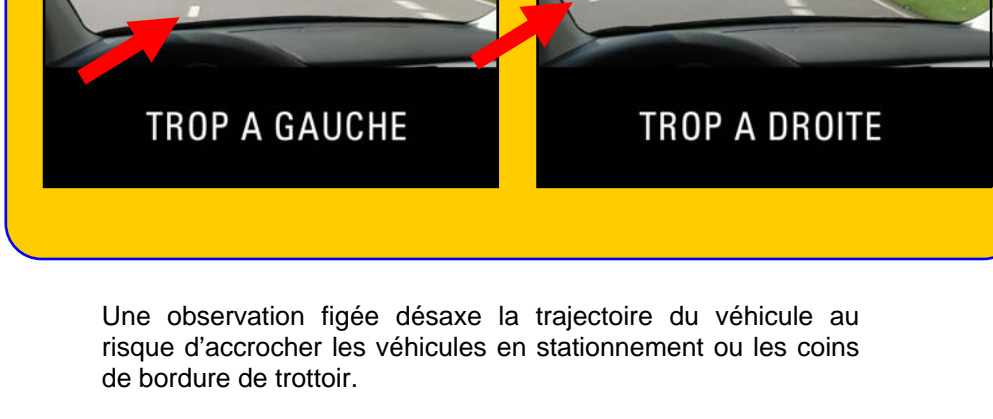
EN TRAJECTOIRE NORMALE



BONNE POSITION

En ligne droite, le regard doit être mobile et dirigé loin devant à 150 mètres environ. Surveillez la ligne axiale qui doit se trouver dans le coin GAUCHE du tableau de bord.

LES ERREURS DE TRAJECTOIRE

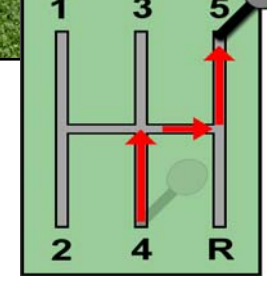


Une observation figée désaxe la trajectoire du véhicule au risque d'accrocher les véhicules en stationnement ou les coins de bordure de trottoir.

1. LES COURBES

LES COURBES

- Les courbes ont un faible rayon de quelques degrés. Un panneau de virage dangereux peut toutefois les annoncer.
- Les grandes courbes ne demandent aucun déplacement des mains sur le volant.
- Une simple inclinaison suffit pour les aborder.
- Ralentissez toutefois votre allure, vous n'êtes pas à l'abri d'un animal traversant la chaussée par exemple.



90
80
PLUIE et Jeune conducteur



Aucun déplacement des mains n'est nécessaire pour les grandes courbes.

Les grandes courbes en rase campagne peuvent se prendre presque à vitesse normale.

ATTENTION : de nuit aucun éclairage public ne vous éclaire la route.

Les grandes courbes ne demandent pas de rétrogradage. Le rapport de la **5ème** vitesse permet de les négocier sans problème à 80 ou 90 km/h.

Si le conducteur n'est pas en confiance, il suffira de décélérer quelques secondes pour mieux anticiper la trajectoire du véhicule.

2. LES VIRAGES

LES VIRAGES

Les virages demandent une certaine maîtrise de l'observation et de la trajectoire. Pour cela il vous faudra :

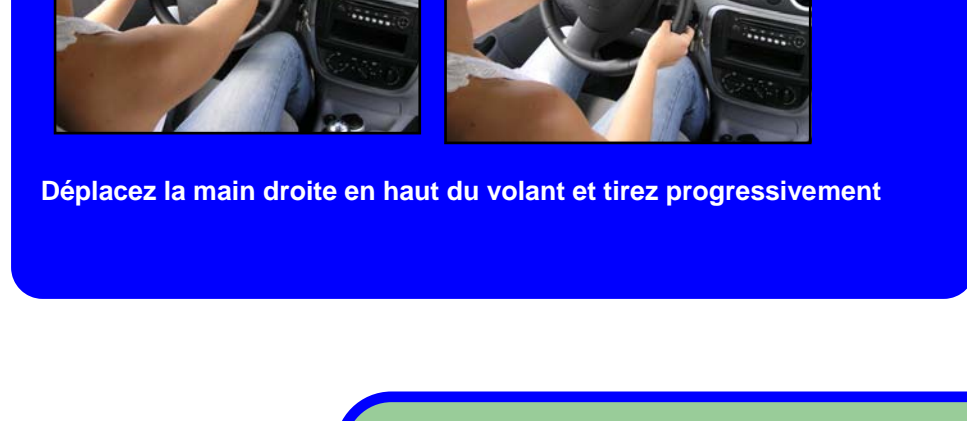
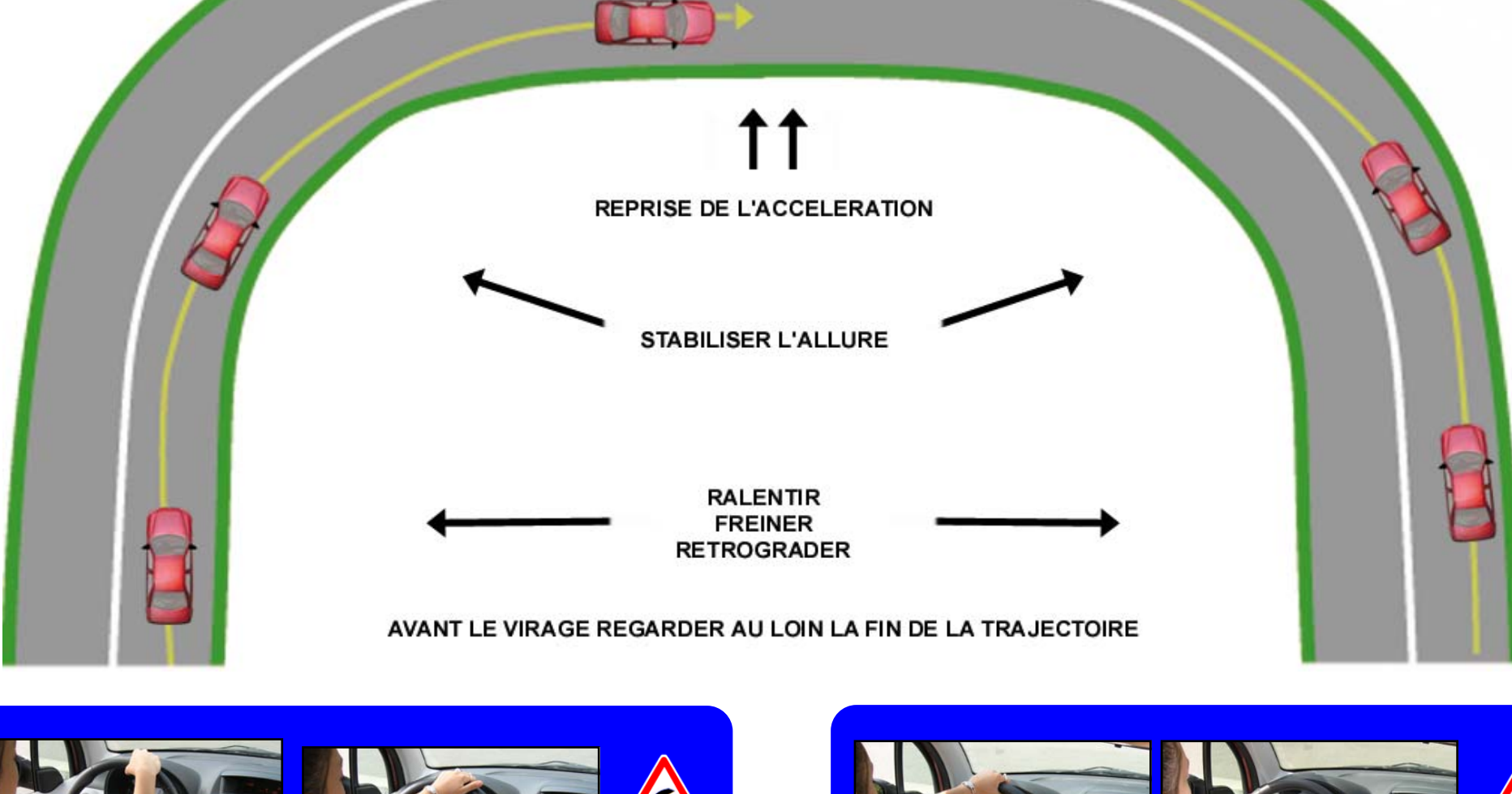
- Anticiper le regard pour analyser le rayon du virage.
- Ralentir, freiner et rétrograder AVANT d'aborder le virage pour ne pas être attiré par la force centrifuge.
- Déplacer la main en haut du volant et tirer progressivement sur le volant (un quart ou un demi tour de volant suffit pour aborder les virages).
- Serrer légèrement l'intérieur du virage pour diminuer le rayon de la courbe.

Avec l'habitude vous mémoriserez les gestes et les décélérations en fonction de la forme des virages.

LA FORCE CENTRIFUGE Afin de limiter l'effet de la force centrifuge, le véhicule se déportera légèrement pour augmenter le rayon de sa courbe.

- Pour un virage à droite : Serrez à gauche l'axe médian de la chaussée puis serrez à droite l'accotement.
- Pour un virage à gauche : serrez à droite l'accotement puis serrez à gauche l'axe médian de la chaussée.

Attention : Ne surestimez pas vos capacités en retardant volontairement vos ralentissements. La force centrifuge vous attirera irrémédiablement en dehors de votre trajectoire initiale.

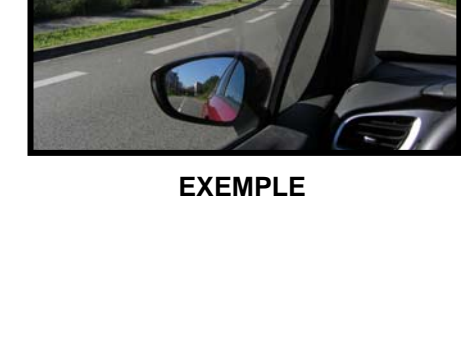


Déplacez la main droite en haut du volant et tirez progressivement



Déplacez la main gauche en haut du volant et tirez progressivement

CONSEIL : Regardez à travers la vitre latérale de droite ou de gauche pour anticiper la fin de la trajectoire.

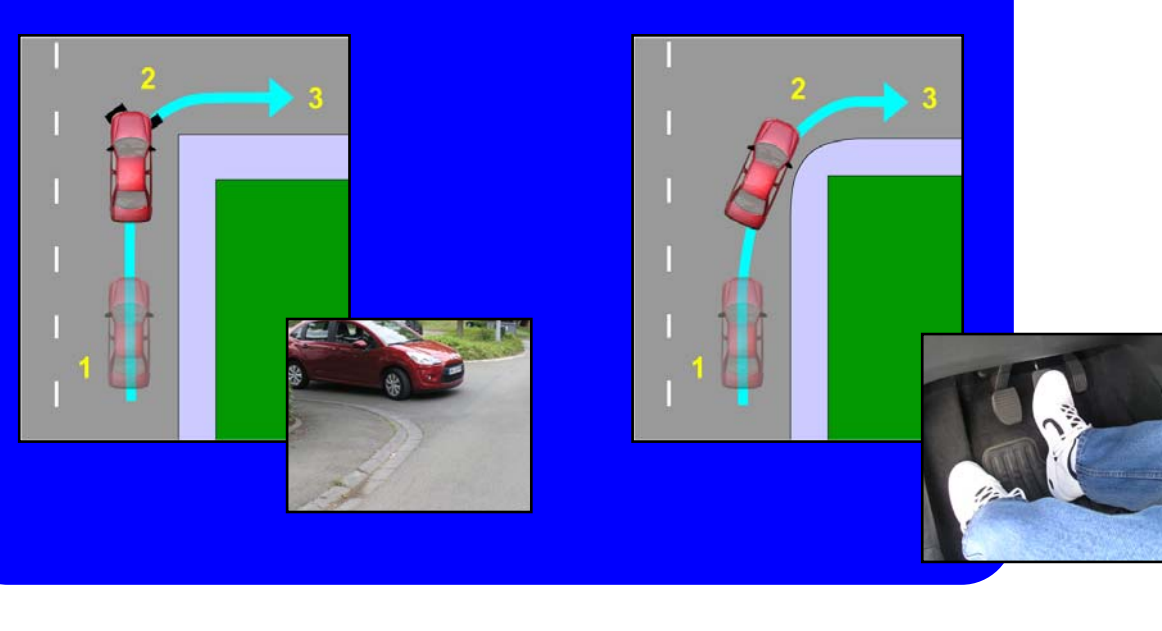


EXEMPLE

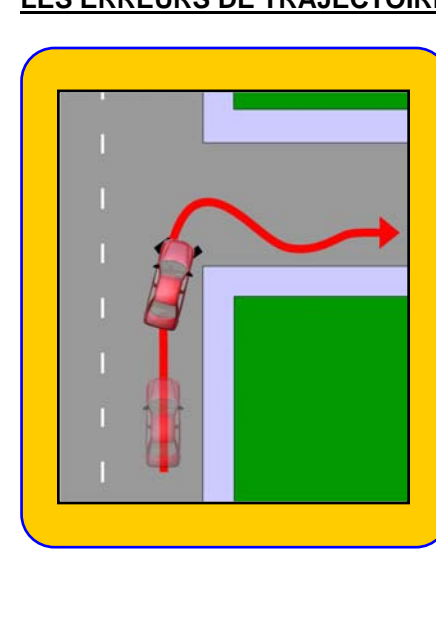
3. LES TOURNANTS

TOURNER A DROITE

Bordure en angle arrondi : COURT ou LARGE ?



LES ERREURS DE TRAJECTOIRE



METHODOLOGIE

- Freinez et rétrogradez en 2ème et mettez le pied devant le frein jusqu'au milieu de l'angle du rayon de la courbe.
- Observez la forme de la bordure et écartez vous légèrement si l'angle est pointu pour ne pas accrocher la roue arrière droite.
- Regardez dans l'angle mort la présence de piétons ou de cyclistes avant de tourner.
- Anticipez et regardez la fin de la trajectoire avant de tourner le volant.
- Tournez le volant en exécutant un chevauchement des mains. (Petit ou grand chevauchement tout dépend de l'arrondi du trottoir.)

ERREUR DE TRAJECTOIRE

- Une trajectoire trop serrée augmente le risque d'accrochage avec la roue arrière droite du véhicule.
- Une trajectoire trop large déporte la trajectoire vers l'extérieur.

Un regard **FIXE ET MAL PLACE** est à l'origine des erreurs de trajectoire.

VOICI LE GESTE DU CHEVAUCHEMENT DES MAINS POUR TOURNER A DROITE



Pour tourner dans les intersections, par exemple ici à droite, une rotation complète du volant est nécessaire. Dans ce cas, il faudra CHEVAUCHER les mains pour obtenir un geste complet.

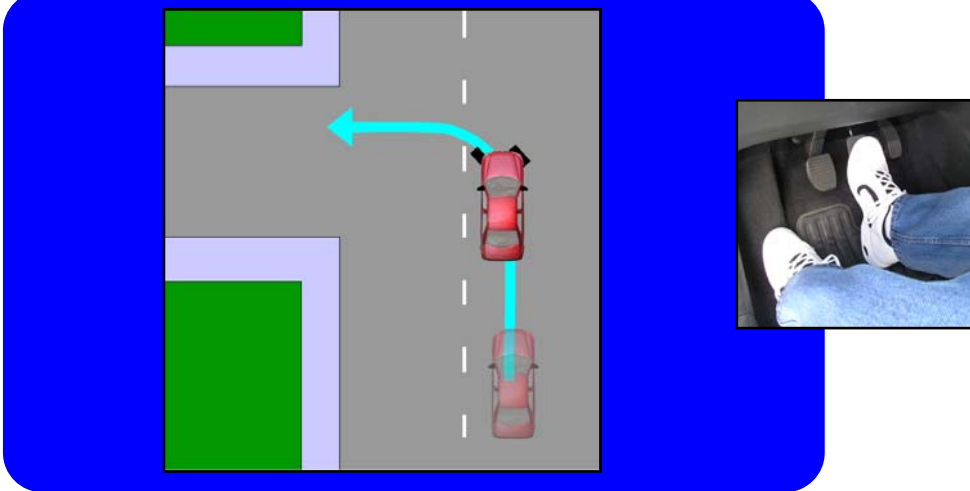
Le retour du volant se fera en refaisant un CHEVAUCHEMENT dans l'autre sens pour revenir à la position initiale.

On peut également faire glisser le volant en le retenant dans les mains, mais cette façon de faire demande une certaine adresse que n'ont pas toujours au début les jeunes conducteurs.

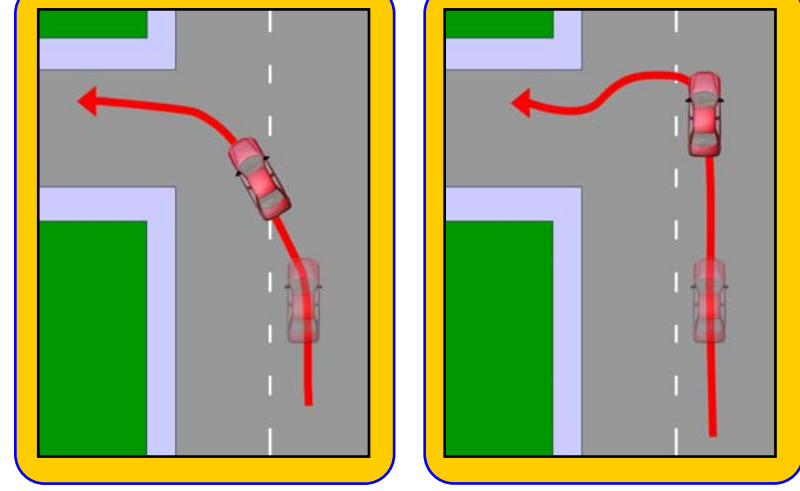
Attention : pour une meilleure précision du geste, il est important d'effectuer un grand chevauchement des mains.

Évitez de faire 2 ou 3 petits chevauchements alors que un grand chevauchement suffit, les gestes minuscules ne donnent aucune précision.

TOURNER A GAUCHE



LES ERREURS DE TRAJECTOIRE



METHODOLOGIE

- Freinez et rétrogradez en 2ème et mettez le pied devant le frein jusqu'au centre de l'intersection.
- Observez le centre de l'intersection pour le contourner.
- Regardez dans l'angle mort la présence de piétons ou de cyclistes avant de tourner.
- Regardez la fin de la trajectoire avant de tourner le volant.
- Attention à la priorité de face, vous devez tourner derrière les véhicules circulant en sens inverse.
- Tournez le volant en exécutant un grand chevauchement des mains.

ERREURS DE TRAJECTOIRE

- Une trajectoire trop serrée coupe l'axe de la route au risque d'accrocher les véhicules débouchant de votre gauche.
- Une trajectoire trop large risque de vous faire heurter la bordure du trottoir.

Un regard **FIXE ET MAL PLACE** est à l'origine des erreurs de trajectoire.

VOICI LE GESTE DU CHEVAUCHEMENT DES MAINS POUR TOURNER A GAUCHE



Pour tourner dans les intersections, par exemple ici à gauche, une rotation complète du volant est nécessaire. Dans ce cas, il faudra CHEVAUCHER les mains pour obtenir un geste complet.

Le retour du volant se fera en refaisant un CHEVAUCHEMENT dans l'autre sens pour revenir à une position initiale.

On peut également faire glisser le volant en le retenant dans les mains, mais cette façon de faire demande une certaine adresse que n'ont pas toujours au début les jeunes conducteurs.

Attention : pour une meilleure précision du geste, il est important d'effectuer un grand chevauchement des mains.

Évitez de faire 3 ou 4 petits chevauchements pour tourner car des gestes minuscules ne donnent aucune précision.

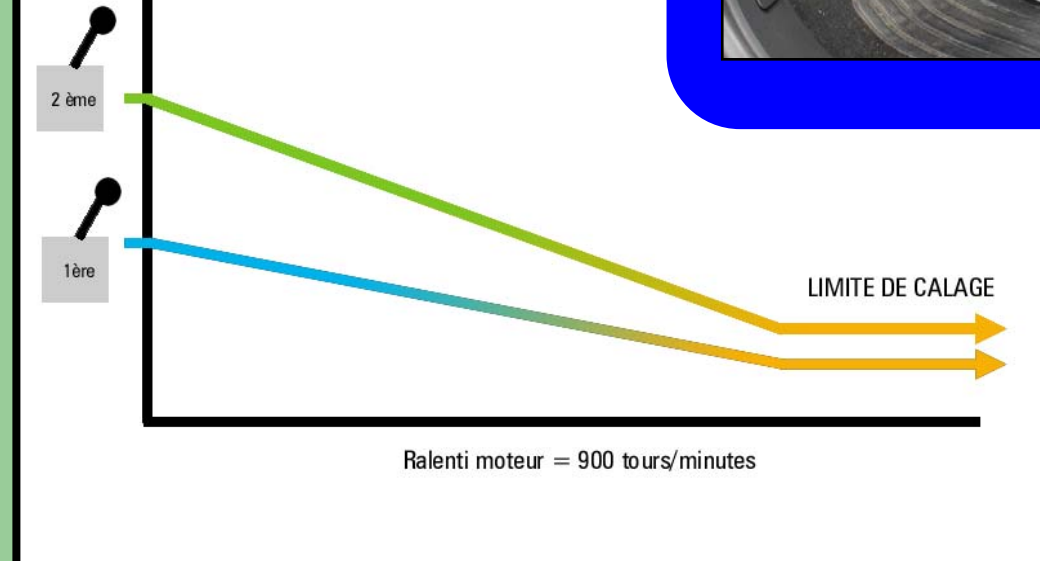
En 1ère ou en 2ème vitesse, si je quitte l'accélérateur le moteur va-t-il caler ?

Beaucoup d'élèves pensent que lorsque l'on quitte en 1ère ou en 2ème vitesse la pédale d'accélération, le moteur va caler et s'arrêter, c'est pourquoi certains élève accélèrent en tournant, ce qui provoque des écarts de trajectoire.

En réalité, en quittant l'accélérateur le moteur se trouve au ralenti et se stabilise au régime limite de 900 tours/minutes.

À 900 tours/minutes, le véhicule se stabilise et roule seul sans l'aide de l'accélérateur. C'est la LIMITE DE CALAGE.

- Allure minimum de la première sans accélérer : **10 km/h**
- Allure minimum de la deuxième sans accélérer : **17 km/h**



- 17 km/h
- 10 km/h

Quels sont les erreurs relatives à une mauvaise trajectoire du véhicule ?

Les erreurs relatives aux écarts de la trajectoire sont le plus souvent dues pour les jeunes débutants :

SUR LE VOLANT

- A la rotation du volant sans chevauchement des mains.
- A une rotation trop lente, trop rapide ou trop saccadée pour tourner.
- Des bras croisés à l'occasion d'un virage.
- Au relâchement du volant sans contrôle de la trajectoire.

SUR LE REGARD

- A une observation lente.
- A un regard figé.
- A un regard mal placé.
- A un regard trop bas et trop court.
- Ne pas regarder son volant ni son levier de vitesse en tournant.

SUR L'APPREHENSION DU CALAGE DU MOTEUR

- A une reprise de l'accélération trop tôt et trop brusquement (la peur de caler).

A savoir