

Guide de vérification mécanique des motocyclettes



Mise à jour : Août 2024

Québec 

Guide de vérification mécanique des motocyclettes



Ce guide de vérification mécanique des motocyclettes a été préparé par la Direction générale de l'expertise légale et de la sécurité des véhicules de la Société de l'assurance automobile du Québec. Il peut être reproduit en partie à condition d'en citer la source.

Prière de faire parvenir les suggestions et commentaires relatifs au présent guide à l'adresse suivante :

Direction générale de l'expertise légale et de la sécurité des véhicules
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Case postale 19600, succursale Terminus
Québec (Québec) G1K 8J6

Refonte et adaptation des illustrations des pages intérieures :
Bertrand Lachance

Dépôt légal, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2024

ISBN : 978-2-550-98069-8 (PDF)

© Société de l'assurance automobile du Québec

Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction, par quelque procédé que ce soit, et la traduction, même partielles, sont interdites sans l'autorisation de la Société de l'assurance automobile du Québec.

En vertu de son mandat lié à la sécurité routière, la Société de l'assurance automobile du Québec a instauré un programme de vérification mécanique des véhicules routiers.

Le présent guide contient les méthodes et les normes de vérification mécanique applicables à la plupart des motocyclettes. Il se veut un outil de référence rapide pour le mécanicien et le contrôleur routier. On y retrouve, d'une part, la procédure de vérification mécanique et, d'autre part, une énumération des déficiences mineures et majeures qui sont susceptibles de survenir.

Le *Code de la sécurité routière* et le *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers* (RNSVR) ont servi de base à l'élaboration de ce guide. Conséquemment, on devra consulter les textes de la loi et du règlement pour toute référence légale.

La vérification mécanique

La Société a mis en place divers moyens pour protéger la personne contre les risques liés à l'usage de la route et l'un d'entre eux est de s'assurer du bon état mécanique des véhicules qui circulent sur les routes du Québec. Ainsi, certains véhicules doivent obligatoirement être soumis à une vérification mécanique, ponctuelle ou périodique.

Quelles sont ses limites?

La vérification mécanique est une exigence légale. Il s'agit d'une inspection mécanique **visuelle** se limitant aux éléments contenus dans ce guide. Pour connaître l'état mécanique général de votre véhicule, il est fortement recommandé de le soumettre également à une **inspection mécanique**.

Table des matières

Généralités	6
Section 1	
DISPOSITIFS D'ÉCLAIRAGE, SIGNAUX D'AVERTISSEMENT ET SYSTÈME ÉLECTRIQUE	7
1.1 Phares, feux et réflecteurs	7
1.2 Câbles électriques, fiches, raccords, prises de courant, batterie	9
1.3 Avertisseur sonore (klaxon)	10
1.4 Codes des composantes et des défauts des dispositifs d'éclairage, des signaux d'avertissement et du système électrique	12
Section 2	
DIRECTION	13
2.1 Guidon	13
2.2 Éléments de la direction	13
2.3 Axe de la fourche	14
2.4 Roulements de la fourche	14
2.5 Codes des composantes et des défauts de la direction	17
Section 3	
CADRE	19
3.1 Cadre	19
3.2 Codes des composantes et des défauts du cadre	20

Section 4

SUSPENSION	21
4.1 Éléments de la suspension	21
4.2 Suspension avant	22
4.3 Suspension arrière	24
4.4 Codes des composantes et des défauts de la suspension	27

Section 5

SYSTÈME DE FREINAGE ET D'IMMOBILISATION	29
5.1 Freins	29
5.2 Freins à tambour	30
5.3 Freins à disque hydrauliques	31
5.4 Frein de stationnement (motocyclette à trois roues)	34
5.5 Codes des composantes et des défauts des freins	35

Section 6

SYSTÈME DES COMMANDES DU MOTEUR ET SYSTÈME D'ALIMENTATION EN CARBURANT	37
6.1 Système des commandes du moteur	37
6.2 Système d'alimentation en carburant	38
6.3 Codes des composantes et des défauts du système des commandes du moteur et du système d'alimentation en carburant	39

Section 7

SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT	41
7.1 Système d'échappement	41
7.2 Codes des composantes et des défauts du système d'échappement	42

Section 8

CARROSSERIE, ÉQUIPEMENTS ET ACCESSOIRES	43
8.1 Carrosserie	43
8.2 Équipements	43
8.3 Garde-chaîne ou garde-courroie, siège et garde-boue	44
8.4 Appuie-pieds	44
8.5 Pare-brise	44
8.6 Caisse adjacente	44
8.7 Rétroviseurs	45
8.8 Indicateur de vitesse et totalisateur de distance	45
8.9 Codes des composantes et des défauts de la carrosserie, des équipements et des accessoires	46

Section 9

PNEUS ET ROUES	47
9.1 Pneus et valves	47
9.2 Roues et jantes	49
9.3 Codes des composantes et des défauts des pneus et des roues	50

Annexe 1

Véhicule routier de type militaire	51
------------------------------------	----

Légende

Défauts



Défaut mineur



Défaut majeur

Généralités

Codes de composantes et de défauts

Les codes numériques et alphabétiques en exposant servent à désigner les composantes et les défauts. Par exemple :

Le pare-brise⁽²⁵⁶⁾ n'est pas solidement fixé^(cc) (art. 129).

Ils sont destinés aux mandataires en vérification de véhicules routiers, notamment pour l'inscription des défauts sur les certificats de vérification mécanique. La liste complète des codes utilisés dans chaque section est fournie à la fin de chacune d'elles.

Numéros d'articles

Le numéro entre parenthèses après chaque défaut correspond à l'article visé dans le RNSVR. Par exemple :

Le pare-brise⁽²⁵⁶⁾ n'est pas solidement fixé^(cc) (art. 129).

Préséance des normes du fabricant

Il peut arriver que la procédure et les critères de conformité décrits ne soient pas applicables à certains véhicules en particulier. On devra alors se référer aux normes des fabricants de ces véhicules qui ont préséance sur les prescriptions du présent guide. Exception toutefois : les règles spécifiques établies au RNSVR concernant les véhicules militaires ne peuvent pas être substituées.

Disposition générale

Tout équipement ou élément visé dans ce guide doit être adéquat, c'est-à-dire approprié à sa fonction et constamment tenu en bon état de fonctionnement. À l'occasion, de l'information additionnelle est précisée dans la colonne « Pièces et procédures » afin de définir si un équipement ou un élément est adéquat.

Unité de mesures

Les mesures impériales sont mentionnées entre parenthèses à titre d'information. Elles n'ont aucune valeur légale.

Conditions préalables à la vérification d'un véhicule

Le mandataire peut refuser d'inspecter un véhicule lorsque la saleté ou toute autre obstruction (graisse, rouille, etc.) empêche une vérification visuelle complète de toutes les composantes du véhicule. Le client peut nettoyer son véhicule lui-même et se présenter à nouveau pour l'inspection, ou le mandataire peut, avec l'accord du client qui en assumera les frais, nettoyer le véhicule aux endroits qui l'exigent avant la vérification.

Règle de sécurité

Il est important de s'assurer que le véhicule ne pourra se déplacer de manière imprévue lors de l'inspection. À cette fin, s'assurer que la béquille ou le support central du véhicule est bien déployé. Par la suite, mettre la transmission au point mort (« neutre ») et mettre la clé de contact en position Marche.

Véhicule modifié ou de fabrication artisanale

Dans certains cas, par exemple dans le traitement de dossiers de véhicules de fabrication artisanale ou de véhicules modifiés, le mandataire doit compléter un dossier qui sera analysé par les responsables de la Société de l'assurance automobile du Québec et compléter un certificat de vérification mécanique.

Véhicule routier de type militaire

Les exigences et les informations spécifiques aux véhicules routiers de type militaire se retrouvent à l'annexe 1.

Délai pour réparer un défaut

En vertu de l'article 531 du *Code de la sécurité routière*, lorsque le certificat de vérification mécanique indique qu'un véhicule routier présente un défaut mineur, le propriétaire du véhicule doit effectuer ou faire effectuer dans un délai de 48 heures les réparations nécessaires. À l'expiration de ce délai, nul ne peut remettre le véhicule en circulation à moins que la preuve ne soit faite, à la satisfaction de la Société de l'assurance automobile du Québec ou d'une personne autorisée à effectuer la vérification mécanique pour celle-ci, que les réparations nécessaires ont été effectuées sur le véhicule.

En vertu de l'article 534 du *Code de la sécurité routière*, lorsque le certificat de vérification mécanique indique qu'un véhicule routier présente un défaut majeur, nul ne peut remettre le véhicule en circulation à moins que la preuve ne soit faite, à la satisfaction de la Société de l'assurance automobile du Québec ou d'une personne autorisée à effectuer la vérification mécanique pour celle-ci, que les réparations nécessaires ont été effectuées sur le véhicule.

Section 1

Dispositifs d'éclairage, signaux d'avertissement et système électrique

Pièces et procédures

Description de la défektivité

1.1 Phares, feux et réflecteurs (art. 136, 139, 140, 143 et 175)

On doit vérifier visuellement le fonctionnement des phares et des feux mentionnés ci-dessous en plaçant l'interrupteur à la position requise. La solidité de la fixation se vérifie en exerçant manuellement sur ceux-ci une légère force dans tous les sens.

Si la motocyclette est munie à l'origine de réflecteurs, ceux-ci doivent être conformes et fixés aux endroits suivants :

- Un réflecteur latéral jaune, placé sur chaque côté, situé sur la section avant du véhicule.
- Un réflecteur latéral rouge, placé sur chaque côté, situé sur la section arrière du véhicule.
- Un réflecteur arrière rouge, placé sur l'axe vertical.

Notes :

- Sous réserve d'une limitation expressément prévue par le *Code*, il n'est pas interdit d'installer des feux ou phares supplémentaires sur une motocyclette, à la condition que les feux ou les phares prévus par le *Code* soient présents et de la couleur appropriée.
- La position et la couleur des feux sont précisées dans les illustrations présentées à la fin de cette section, page 11.
- Une motocyclette à trois roues avec une roue avant et deux roues arrière doit être munie à l'arrière, en plus des feux de changement de direction, de deux feux de freinage, de deux réflecteurs rouges et de deux feux de position, et ceux-ci doivent être placés de chaque côté de l'axe vertical central et aussi espacés que possible l'un de l'autre. Dans le cas où la motocyclette à trois roues a deux roues avant et une roue arrière, elle doit avoir, à l'avant, deux phares, deux feux de changement de direction et deux feux de position, et ceux-ci doivent être placés de chaque côté de l'axe vertical central et aussi espacés que possible l'un de l'autre.

Dispositions générales



Un des phares ^(1, 2), des feux ^(*) ou des réflecteurs ⁽⁸⁾ prévus par le *Code* n'est pas présent ^(A) ou solidement fixé ^(CC) aux endroits prévus ^(DD) (art. 136).



Un des phares ^(1, 2), des feux ^(*) ou une des lampes témoins ⁽⁵⁾ sur un circuit électrique ne s'allume pas avec l'intensité prévue par le fabricant ^(W**) lorsque l'interrupteur du circuit électrique est actionné (art. 136). (Particularités pour le véhicule routier de type militaire. Voir annexe 1.)



Une lentille ⁽²²⁾ ou un réflecteur ⁽⁸⁾ n'est pas installé correctement aux endroits prévus ^(DD) par le *Code* ou est manquant ^(A), cassé ^(F) ou fissuré ^(Q) de façon à permettre l'infiltration d'eau, décoloré ^(J), peinturé ^(MM) ou de la mauvaise couleur ^(X**) (art. 139).



Une matière ou un dispositif, monté ou apposé sur le véhicule, sur le phare ^(1, 2), le feu ^(*) ou la lentille ⁽²²⁾, masque la lumière du phare ou du feu ou en réduit l'intensité ^(LL) (art. 143).



Un des phares ^(1, 2), des feux ^(*) ou des réflecteurs ⁽⁸⁾ prévus par le *Code* n'est pas conforme aux normes du fabricant ^(W**) (SAE ou DOT) (art. 136). (Ne s'applique pas aux véhicules routiers de type militaire. Voir annexe 1 pour la défektivité.)

* Préciser quel feu est visé.

** Préciser dans les remarques.

a) Phares (art. 136, 140, 143 et 175)

- Vérifier le fonctionnement des phares de route et de croisement.
- La vérification de l'alignement des phares se fait selon la méthode de réglage du faisceau du phare décrite à la page 10 ou à l'aide d'appareils spécialisés.

Notes :

- Les phares doivent être alignés selon les normes du fabricant.
- Les phares de jour sont obligatoires depuis le 1^{er} janvier 1975.
- Concernant les phares de jour, des exigences supplémentaires s'appliquent aux véhicules routiers de type militaire. (Voir annexe 1.)



Un phare ^(1, 2) n'est pas de couleur blanche ^(X**) (art. 136).



La lampe témoin ^(5*) du ou des phares de route ne s'allume pas ^(HH) (art. 136).



L'alignement du ou des phares ^(1, 2) n'est pas conforme aux normes ^(W**) (art. 140).

* Préciser quel feu est visé.

** Préciser dans les remarques.



La motocyclette n'est pas munie ^(A) d'au moins un phare de croisement ⁽²⁾ en bon état de fonctionnement (art. 175).

b) Feux de changement de direction (art. 136, 139 et 143)

- Vérifier le fonctionnement des feux de changement de direction.

Notes :

- Voir les exigences concernant les feux de changement de direction à la fin de cette section, page 11.
- Concernant la lampe témoin, des exigences supplémentaires s'appliquent aux véhicules routiers de type militaire. (Voir annexe 1.)



Les feux ⁽⁷⁾ avant ne sont pas jaunes ^(X**) (art. 139).



Les feux ⁽⁷⁾ arrière ne sont pas jaunes ^(X**) ou rouges ^(X**) (art. 139).



La lampe témoin ^(5*) ne s'allume pas ^(HH) (art. 136).

* Préciser quel feu est visé.

** Préciser dans les remarques.

c) Feu de position arrière (art. 136, 139, 143 et 175)

Le feu de position arrière doit être situé sur l'axe central de la motocyclette, sauf si deux feux sont utilisés, auquel cas ils doivent être disposés symétriquement par rapport à l'axe central vertical.

- Vérifier le fonctionnement du ou des feux de position.

Notes :

- Le feu de position arrière peut être un feu à compartiments multiples et servir également de feu de plaque d'immatriculation.
- Lorsqu'une motocyclette est équipée d'une caisse adjacente, cette dernière doit être munie d'un feu de position rouge à l'arrière, placé le plus près possible de l'extrémité extérieure de la caisse.
- Concernant le feu de position arrière, des exigences supplémentaires s'appliquent aux véhicules routiers de type militaire. (Voir annexe 1.)



Un feu de position ⁽⁶⁾ arrière n'est pas rouge ^(X**) (art. 139).

** Préciser dans les remarques.



La motocyclette n'est pas munie ^(A) d'au moins un feu de position ⁽⁶⁾ arrière en bon état de fonctionnement (art. 175).

d) Feu de freinage (art. 136, 143 et 175)

Le feu de freinage arrière doit être situé sur l'axe central de la motocyclette, sauf si deux feux sont utilisés, auquel cas ils doivent être disposés symétriquement par rapport à l'axe central vertical.

- Vérifier le fonctionnement du ou des feux de freinage :
 1. Appuyer légèrement sur la manette du frein avant;
 2. Appuyer légèrement sur la pédale du frein arrière.



Un feu de freinage ⁽¹¹⁾ n'est pas rouge ^(W**) (art. 139).

** Préciser dans les remarques.



La motocyclette n'est pas munie ^(A) d'au moins un feu de freinage ⁽¹¹⁾ en bon état de fonctionnement (art. 175).

e) Éclairage du tableau de bord (art. 136)

- Vérifier l'éclairage du tableau de bord.

Note :

- Concernant le dispositif d'éclairage de l'indicateur de vitesse, des exigences supplémentaires s'appliquent aux véhicules routiers de type militaire. (Voir annexe 1.)



La lumière d'éclairage du tableau de bord ⁽¹⁶⁾ ne s'allume pas ^(HH) (art. 136).

f) Feu de plaque (art. 136)

- Vérifier le fonctionnement du feu de plaque.

Note :

- Concernant le feu de plaque, des exigences supplémentaires s'appliquent aux véhicules routiers de type militaire. (Voir annexe 1.)



Le feu ⁽¹⁵⁾ ne s'allume pas ^(HH) (art. 136).

1.2 Câbles électriques, fiches, raccords, prises de courant, batterie

(art. 137, 138 et 141)

Vérifier les parties qui sont visibles sans démontage et en actionnant, le cas échéant, les interrupteurs des circuits.



Un câble électrique ⁽²¹⁾, une fiche ⁽²⁵⁾, une prise de courant ⁽²⁵⁾ ou un raccord ⁽²⁵⁾ est cassé (F), éraillé (G), fissuré (Q), corrodé (NA) ou usé (WW**) au point de nuire au bon fonctionnement de la composante qui lui est rattachée (art. 138).

** Préciser dans les remarques.



Un élément (*) n'est pas solidement retenu à son point de fixation de manière à empêcher tout contact (AC**) avec des pièces en mouvement (art. 138).

* Préciser quel feu est visé.

** Préciser dans les remarques.



Un câble électrique ⁽²¹⁾ non relié à la masse n'est pas recouvert d'une gaine protectrice et isolante (X**) (art. 138).

** Préciser dans les remarques.



Un câble électrique ⁽²¹⁾ est court-circuité (AF) (art. 138).



Le fonctionnement d'un circuit (*) perturbe (AF) celui d'un autre circuit (art. 137).

* Préciser quel circuit est visé.



Une borne de batterie ⁽²⁴⁾ présente un dépôt excessif de corrosion (NA**) pouvant nuire à son utilisation (art. 141).

** Préciser dans les remarques.



La batterie ⁽²⁴⁾ ou son couvercle ⁽²³⁾, si le véhicule en était muni lors de la fabrication, est mal fixé (CC) (art. 141).

1.3 Avertisseur sonore (klaxon) (art. 142)

Vérifier la solidité des fixations, l'accessibilité de la commande et le bon fonctionnement de l'avertisseur sonore (klaxon).



L'avertisseur sonore ⁽³²¹⁾ est mal fixé ^(CC) (art. 142).



La commande ⁽¹⁹⁾ est difficile d'accès ^(DD), mal identifiée ^(IN**) ou mal fixée ^(CC) (art. 142).



L'avertisseur ⁽³²¹⁾ ne fonctionne pas ^(GG) ou n'est pas audible à environ 60 m ^(IN**) (200 pi) (art. 142).

** Préciser dans les remarques.

Réglage du faisceau du phare (projecteur)*

Marche à suivre

L'orientation du faisceau du phare avant doit être vérifiée au moyen d'un appareil de vérification optique conçu spécialement pour cela, d'un viseur mécanique ou d'un écran de mesure placé droit devant la moto à une distance de 7,5 m (25 pi) du phare. Au préalable, il faut s'assurer d'avoir gonflé les pneus à la pression recommandée par le fabricant. Au moment d'effectuer la vérification, le conducteur doit chevaucher la moto et la maintenir en position verticale avec la roue avant orientée dans l'axe longitudinal de la moto. Si le faisceau est mal orienté, il doit être réglé.

Procédure de réglage

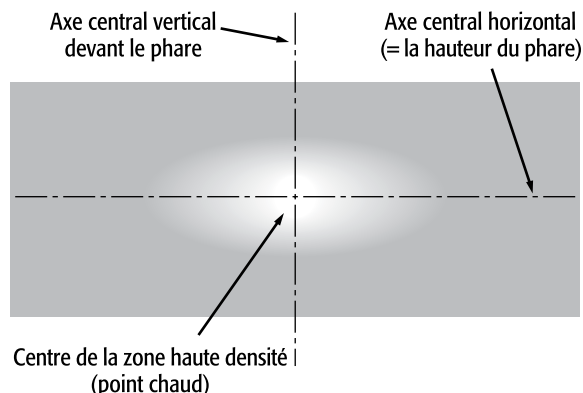
Dans le cas des phares composés d'un phare de route et d'un phare de croisement combinés dans le même boîtier, la vérification de l'alignement doit se faire uniquement avec le phare de croisement. S'il y a deux phares distincts, l'un produisant un faisceau-route et l'autre un faisceau-croisement, la vérification se fait avec les deux. La distance séparant le centre horizontal du centre vertical (tolérance d'alignement) des faisceaux doit être inférieure à 100 mm (4 po).

Le phare de route est aligné avec le « point chaud », soit le centre de la zone de haute intensité. Celui-ci doit être centré sur l'axe horizontal/vertical dont la hauteur est identique à celle du phare à une distance de 7,5 m (25 pi).

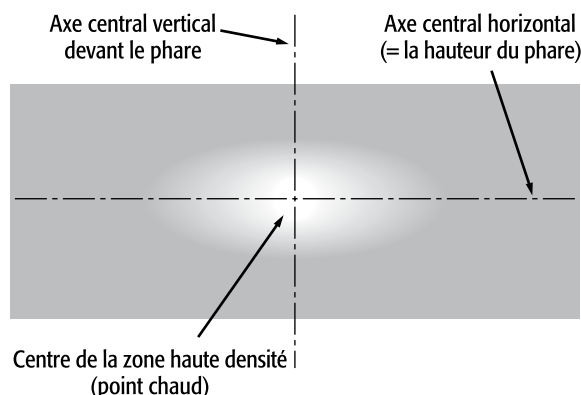
Le phare de croisement est aligné en réglant le faisceau pour que le bord supérieur de la zone 10 de haute intensité soit dans l'axe horizontal et que le bord gauche de cette même zone soit dans l'axe vertical. Le « point chaud » du phare de croisement se trouvera donc de 50 à 100 mm (2 po à 4 po) sous l'axe horizontal/vertical et de 130 à 200 mm (5 po à 8 po) à sa droite.

* Traduit d'une publication de l'American Association of Motor Vehicle Administrators.

Procédure pour phare de route

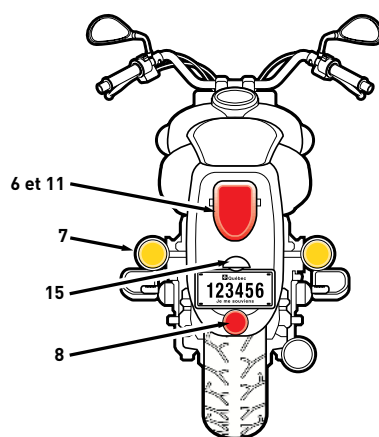
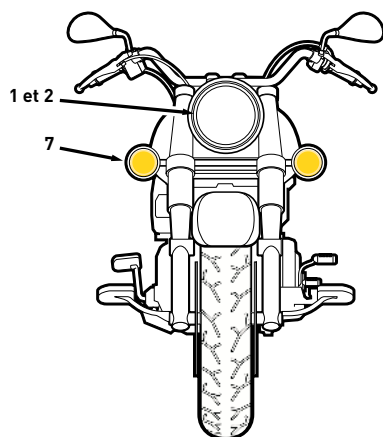


Procédure pour phare de croisement

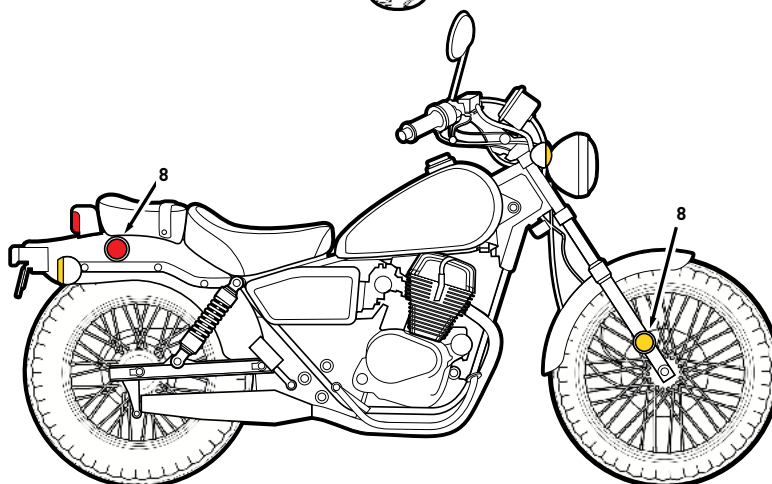


Note :

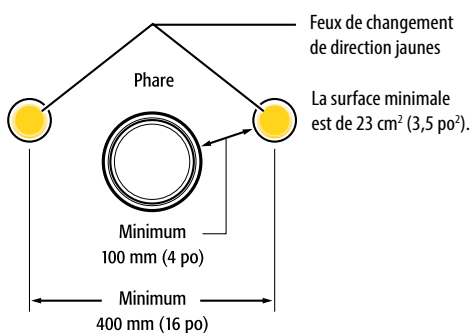
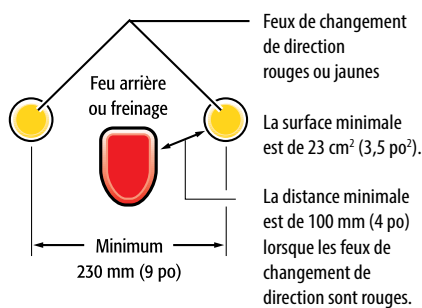
Si la vérification se fait à l'aide d'un appareil spécialisé, celui-ci doit être utilisé selon les instructions du fabricant.

Phares, feux et réflecteurs

- 1 et 2. Phares de route et de croisement
- 6. Feu de position arrière (rouge)
- 7. Feux de changement de direction
 - Avant (jaune)
 - Arrière (jaune ou rouge)
- 8. Réflecteurs
 - Latéral avant (jaune)
 - Arrière (rouge)
 - Latéraux arrière (rouge)
- 11. Feu de freinage (rouge)
- 15. Feu de plaque d'immatriculation (blanc)



Illustrations : SAAQ

Exigences des feux de changement de direction de motocyclette**À l'avant :****À l'arrière :**

Illustrations : SAAQ

Note :

Les feux doivent être approuvés SAE, ce qui signifie qu'ils sont conçus et approuvés pour un usage routier.

1.4 Codes des composantes et des défauts des dispositifs d'éclairage, des signaux d'avertissement et du système électrique

COMPOSANTE	DÉFECTUOSITÉ
1 – Phare de route	A – Absent/Manquant/Non muni
2 – Phare de croisement	F – Cassé
3 – Feu de jour	J – Décoloré
5 – Lampe témoin	N – Endommagé
6 – Feu de position	Q – Fissuré/Rainuré/Fendillé
7 – Feu de changement de direction	R – Fonctionne mal
8 – Réflecteur	W – Non conforme aux normes du fabricant
9 – Feu de gabarit	X – Non conforme aux normes réglementaires
11 – Feu de freinage	AE – Risque de rupture/Séparation
12 – Feu de détresse	AF – Cause de l'interférence
15 – Feu de plaque d'immatriculation	CC – Mal fixé
16 – Lumière d'éclairage du tableau de bord	DD – Mal localisé
19 – Interrupteur	HH – Ne s'allume pas
21 – Câble électrique	IN – Inadéquat
22 – Lentille	LL – Obstrué
23 – Couvercle du coffre à batterie	MM – Peinturé
24 – Batterie	NA – Corrodé
25 – Fiche/Raccord/Prise de courant	WW – Usé
321 – Klaxon	

2.1 Guidon (art. 150 et 177, 1°)

- Vérifier l'état, la solidité, les fixations et l'alignement du guidon.
- Vérifier visuellement et manuellement en tirant et en poussant le guidon vers l'avant et vers l'arrière; si la motocyclette est munie d'un guidon ajustable, vérifier le fonctionnement du mécanisme de réglage.

Notes :

- Voir l'ancrage et les types de guidons à la page 15.
- Certains guidons sont installés avec des bagues de caoutchouc à l'intérieur des ancrages. Dans ce cas, le guidon bougera sous l'effet de la torsion imposée au caoutchouc.



Le guidon ⁽⁶⁰⁾ n'est pas à la hauteur indiquée par le fabricant ^(MA**) (art. 150).

** Préciser dans les remarques.



Le guidon ⁽⁶⁰⁾ présente un jeu ^(Z), une détérioration ^(WA) ou une réparation par soudage ^(RR) (art. 150).



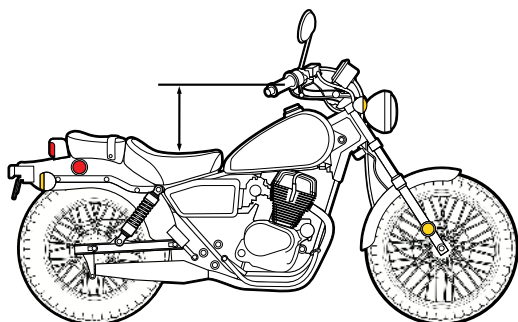
Le guidon ⁽⁶⁰⁾ est mal fixé ^(CC), fissuré ^(Q), tordu ^(P) ou déformé ^(K) (art. 177, 1°).

2.2 Éléments de la direction (art. 149)

- Vérifier visuellement et manuellement les composantes de la direction telles que fixations, ancrages, fourche.
- Demander au conducteur de prendre place sur sa motocyclette et de la maintenir en équilibre. Vous placer à l'avant de la motocyclette, une jambe de chaque côté de la roue pour la maintenir immobile, et bouger légèrement le guidon de gauche à droite pour vérifier la solidité des éléments.

Note :

- Un guidon est inadéquat lorsque la hauteur de ce dernier excède 60 cm par rapport au siège du conducteur.



Un élément ^(*) n'est pas adéquat ^(IN**) ou solidement fixé ^(CC) (art. 149).

* Préciser quel élément est visé.

** Préciser dans les remarques.



Un élément ^(*) est fissuré ^(Q), cassé ^(F), mal fixé ^(CC), déplacé ^(EA), déformé ^(K), manquant ^(A), modifié ^(FF**) ou comporte une soudure ^(RR) autre que celle qui a été effectuée par le fabricant (art. 149).

* Préciser quel élément est visé.

** Préciser dans les remarques.



Un élément ^(*) présente un signe de détérioration ^(WA**), de dommage ^(N**) ou d'usure ^(WW**) au point de nuire à son bon fonctionnement (art. 149).

* Préciser quel élément est visé.

** Préciser « au point de nuire » dans les remarques.



^(*) Une réparation ^(FF**) n'assure pas au véhicule routier les mêmes conditions de sécurité que celles prévues par le fabricant (art. 149).

* Préciser quel élément de direction est visé.

** Préciser dans les remarques.

2.3 Axe de la fourche (art. 151)

- Placer la motocyclette sur son support central (s'il y en a un) ou de façon que la roue avant du véhicule ne soit plus en contact avec le sol.
- Vérifier visuellement l'assemblage des composantes de l'axe de la fourche sur ses roulements.
- En vous plaçant devant la motocyclette, saisir la partie inférieure de la fourche au niveau de l'axe de roue, pousser vers l'arrière et tirer vers l'avant afin de détecter s'il y a un jeu des roulements de la fourche.

Notes :

- Il ne doit pas y avoir de jeu.
- On peut voir le montage d'un axe de fourche à la page 16.



L'axe de la fourche ⁽⁶⁴⁾ n'est pas assemblé ^(MI) correctement sur ses roulements (art. 151).



Un roulement ⁽⁶¹⁾ présente un jeu ^(Z), un signe d'usure ^(WW) ou de détérioration ^(WA) (art. 151).

2.4 Roulements de la fourche (art. 151)

- Placer la motocyclette sur son support central (s'il y en a un) ou de façon à ce que la roue avant du véhicule ne soit plus en contact avec le sol.
- Déplacer le guidon de gauche à droite afin de détecter s'il y a un signe d'usure, de détérioration, un jeu ou un coincement.



Lorsque la fourche est braquée de gauche à droite, un roulement ⁽⁶¹⁾ présente un jeu ^(Z), un signe d'usure ^(WW) ou de détérioration ^(WA), ou un coincement ^(U) est perçu (art. 151).

Ancrage et types de guidons

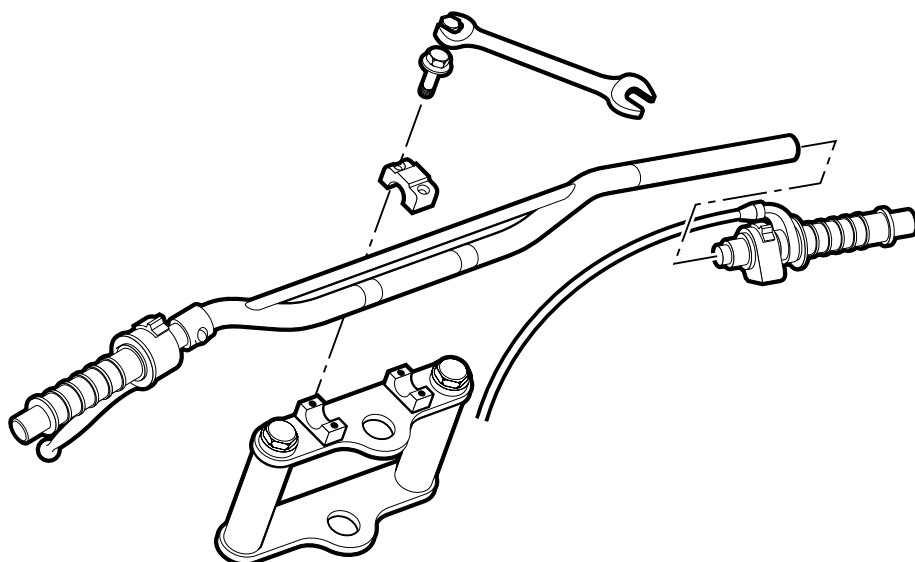


Illustration : SAAQ

• Le guidon

C'est le guidon classique, un tube cintré.
Il est maintenu en étau sur le té supérieur.

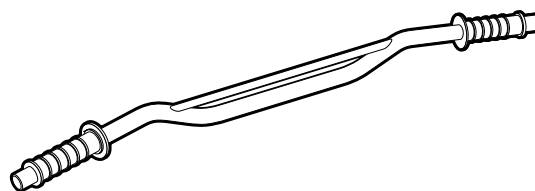


Illustration :
www.mecamotors.com

• Les demi-guidons

Le guidon est divisé en deux sections.
Chaque demi-guidon est positionné sur le dessus
et de chaque côté du té de fourche supérieur.
Il est généralement vissé dans celui-ci.

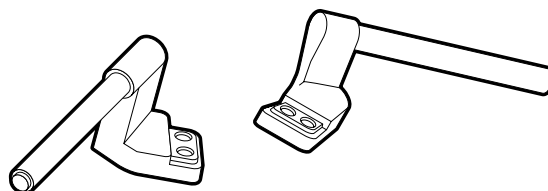


Illustration :
www.mecamotors.com

• Les bracelets

Les guidons bracelets sont divisés en deux sections.
Chacune d'entre elles est fixée sur l'un des tubes
de fourche.

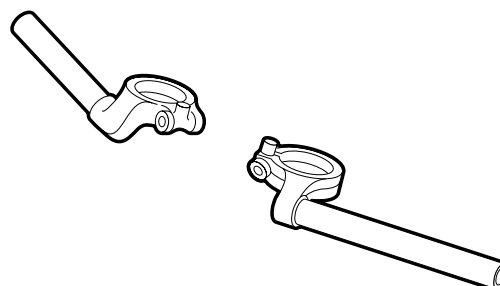
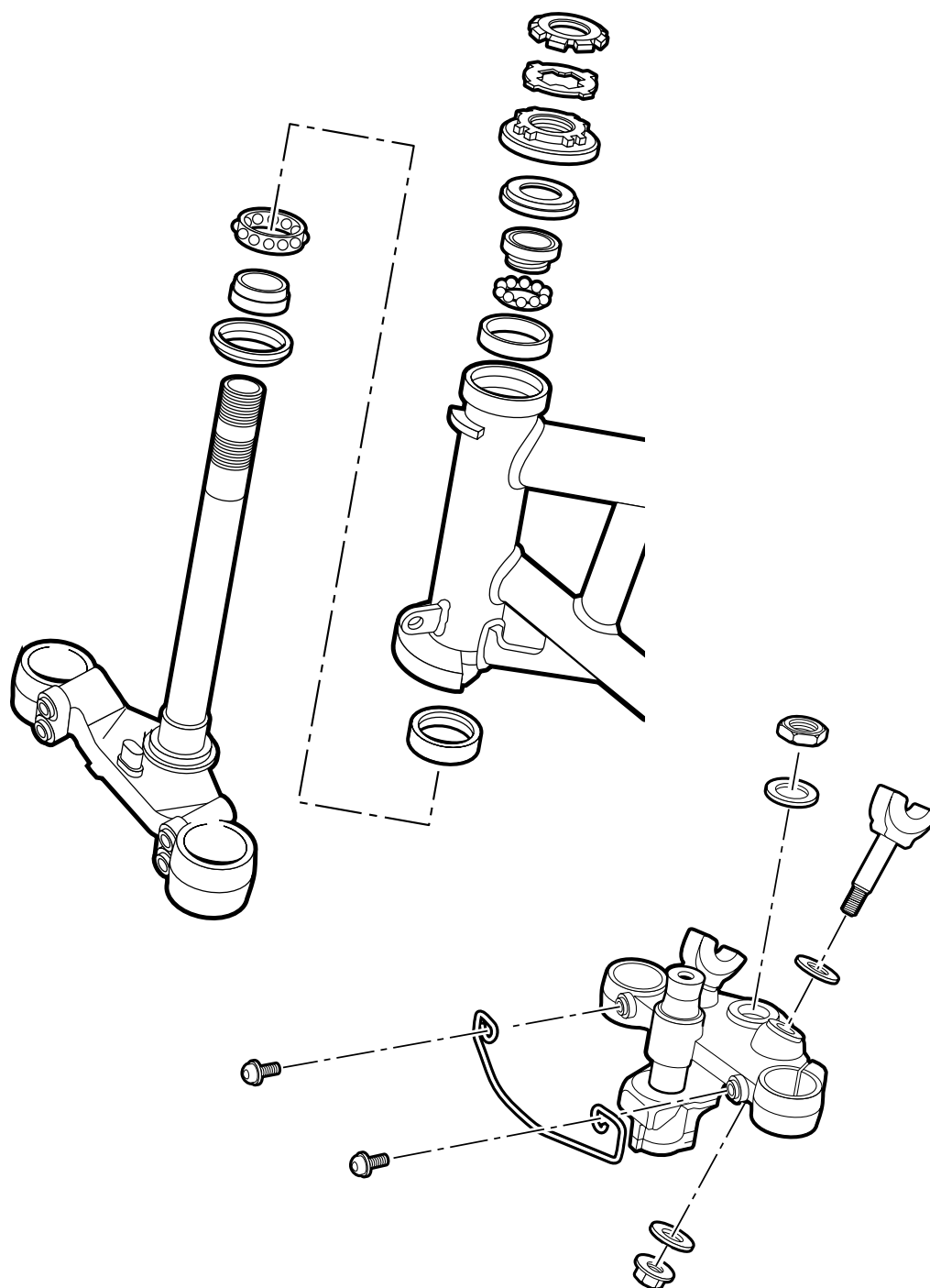


Illustration :
www.mecamotors.com

Montage d'un axe de fourche



Illustrations : SAAQ

2.5 Codes des composantes et des défauts de la direction

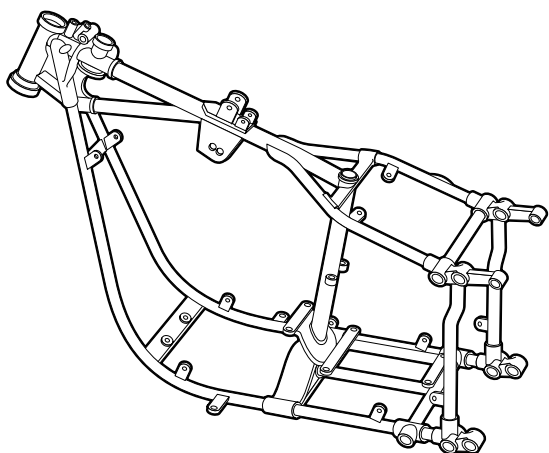
COMPOSANTE	DÉFECTUOSITÉ
58 – Ancrage/fixation (moto)	A – Absent/Manquant/Non muni
59 – Fourche (moto)	K – Déformé/Ovalisé/Plié
60 – Guidon (moto)	P – Faussé/Voilé/Tordu
61 – Roulement de fourche (moto)	Q – Fissuré/Rainuré/Fendillé
62 – Écrou (moto)	U – Grippé/Coincé
63 – Goupille (moto)	W – Non conforme aux normes du fabricant
64 – Axe de fourche	Z – Jeu anormal
	CC – Mal fixé
	EA – Déplacé
	FF – Modifié/Mal réparé
	IN – Inadéquat
	MA – Mal aligné
	MI – Mal installé/Mal assemblé
	RR – Soudé
	WA – Détérioré
	WW – Usé

3.1 Cadre (art. 157, 158 et 177, 4°)

Vérifier visuellement l'état des éléments du cadre.

Note :

La vérification du cadre se limite à ses parties visibles.



Illustrations : SAAQ



Un des éléments (*) du cadre est manquant (A), mal fixé (CC), ou n'est pas assemblé (MI**) selon les normes du fabricant (art. 157).

* Préciser quel élément du cadre est visé.

** Préciser dans les remarques.



Le cadre (209) présente une fissure (Q), une cassure (F) ou une déformation (K) (art. 157).



Une attache (203*) ou un boulon (203*) est manquant (A) ou desserré (EE) (art. 157).

* Préciser quel élément du cadre est visé.



(*) Une réparation (FF**) ou une modification (FF**) a pour effet de diminuer les conditions de sécurité prévues par le fabricant (art. 157).

* Préciser quel élément du cadre est visé.

** Préciser dans les remarques.



Une réparation (FF**) ou une modification (FF**) affaiblit la structure (209) du véhicule (art. 157).

** Préciser dans les remarques.



Une pièce du cadre servant à fixer la carrosserie (198), l'espace de chargement (224), la direction (58), la suspension (94), le moteur (199) ou la boîte de vitesse (199) est manquante (A), inopérante (V), mal fixée (CC), détériorée (WA), fissurée (Q), cassée (F) ou déformée (K) (art. 158).



Un élément (*) du cadre est cassé (F**), fissuré (Q**) ou déformé (K**) au point de nuire à la conduite du véhicule, à la solidité d'un élément de la direction, de la suspension, du moteur, de la transmission, ou il y a présence de toute autre condition risquant de causer une rupture imminente du cadre (art. 177, 4°).

* Préciser quel élément du cadre est visé.

** Préciser « au point de nuire à... » dans les remarques.

3.2 Codes des composantes et des défauts du cadre

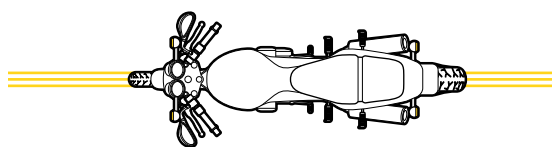
COMPOSANTE	DÉFECTUOSITÉ
58 – Ancrage/Fixation (moto)	A – Absent/Manquant/Non muni
94 – Élément de fixation (suspension)	F – Cassé
198 – Attache de carrosserie	K – Déformé/Ovalisé/Plié
199 – Support de moteur	Q – Fissuré/Rainuré/Fendillé
203 – Élément de fixation (cadre)	V – Inefficace/Inopérant
209 – Cadre (moto)	CC – Mal fixé
224 – Élément de fixation (espace de chargement)	EE – Mal serré/Lâche
	FF – Modifié/Mal réparé
	MI – Mal installé/Mal assemblé
	WA – Détérioré

4.1 Éléments de la suspension (art. 152, 153, 154, 155, 156 et 177)

On doit vérifier visuellement et manuellement l'état, la solidité et le bon fonctionnement des éléments de la suspension.

- Vérifier l'état des essieux et des roues, s'ils sont bien fixés et correctement alignés et perpendiculaires à l'axe longitudinal du véhicule.
- Vérifier visuellement l'alignement de la moto.

Méthode de vérification de l'alignement* :



Illustrations : SAAQ

- Pour faciliter la vérification, tracer trois lignes parallèles de 3 m (10 pi) de long, distantes centre-centre de 2,5 cm (1 po), sur le plancher de l'aire de vérification.
- Aligner la roue avant de la motocyclette sur la ligne du centre et la faire avancer jusqu'à ce que la roue arrière circule sur le tracé. Les roues devraient passer dans le même axe longitudinal. S'il y a plus de 2,5 cm (1 po) de différence entre la roue avant et la roue arrière, signifier une défektivité mineure.

* La méthode de vérification est tirée d'une publication de l'American Association of Motor Vehicle Administrators.

Dispositions générales



Un élément (*) de la suspension est inadéquat (IN**), ou mal fixé (CC) (art. 152).

* Préciser quel élément de suspension est visé.

** Préciser dans les remarques.



Un élément (*) présente un signe de détérioration (WA**), de dommage (N**) ou d'usure (W**) au point de nuire à son bon fonctionnement (art. 152).

* Préciser quel élément de suspension est visé.

** Préciser « au point de nuire à son bon fonctionnement » dans les remarques.



(*) Une réparation (FF**) a pour effet de diminuer les conditions de sécurité prévues par le fabricant (art. 152).

* Préciser quel élément de suspension est visé.

** Préciser « diminue les conditions de sécurité » dans les remarques.



Un essieu (81) est réparé par soudage (RR) (art. 153).



Un essieu (81) n'est pas correctement aligné (MA) et est non perpendiculaire à l'axe longitudinal (art. 153). (Voir la méthode de vérification de l'alignement.)



La suspension (74) permet un contact (N**) entre un pneu et la carrosserie ou le châssis (art. 154).

** Préciser dans les remarques.



Un amortisseur (77) présente une fuite (T) influençant son rendement (art. 155).



Le jeu entre les bagues de fixation (103) et les axes de retenue n'est pas conforme aux normes du fabricant (W**) (art. 156).

** Préciser dans les remarques.



Lorsqu'une bague de fixation (103) est composée d'une matière flexible, cette dernière est inadéquate (IN**) ou présente des coupures (Q) pouvant influencer son rendement (art. 156).

** Préciser dans les remarques.

4.2 Suspension avant (art. 152, 153, 154, 155, 156 et 177)

Demander au conducteur d'enfourcher la motocyclette, d'appliquer le frein avant et de maintenir la motocyclette en équilibre. Comprimer la suspension avant à plusieurs reprises.

Vérifier visuellement et manuellement le débattement et l'état des éléments de la suspension selon le type de suspension.

Une suspension avant peut être de type :

- Fourche télescopique
- Bras oscillant (Telelever)
- Monobras oscillant

a) Fourche télescopique (classique et inversée) (art. 152, 154, 155 et 177)

Vérifier la fourche et l'état des amortisseurs, des soufflets, des ancrages et des éléments de fixation de l'essieu ou de la roue.

Inversée

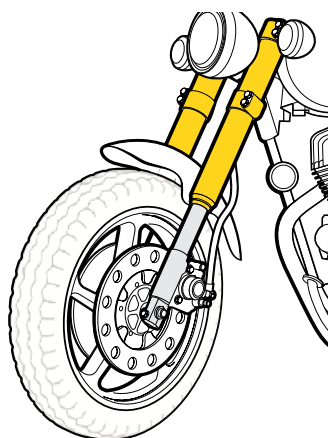


Illustration : www.mecamotors.com



Un élément de fixation ⁽⁹⁴⁾ ou de localisation ^(*) de l'essieu ou de la roue est manquant ^(A), mal fixé ^(CC), fissuré ^(Q), cassé ^(F) ou permet à l'essieu ou à la roue de se déplacer ^(EA**) par rapport à sa position normale (art. 177, 2°).

* Préciser quel élément est visé.

** Préciser le déplacement dans les remarques.



Un essieu ⁽⁸¹⁾ ou un ressort hélicoïdal ⁽⁷⁵⁾ est fissuré ^(Q) ou cassé ^(F) (art. 177, 3°).



Un élément ^(*) de la suspension est inadéquat ^(IN**) ou mal fixé ^(CC) (art. 152).

* Préciser quel élément de suspension est visé.

** Préciser dans les remarques.



Un amortisseur ⁽⁷⁷⁾ présente une fuite ^(T) influençant son rendement (art. 155).



La suspension ⁽⁷⁴⁾ permet un contact ^(N**) entre un pneu et la carrosserie ou le châssis (art. 154).

** Préciser dans les remarques.



Un élément de fixation ^(*) ou de localisation ^(*) de l'essieu ou de la roue est manquant ^(A), mal fixé ^(CC), fissuré ^(Q), cassé ^(F) ou permet à l'essieu ou à la roue de se déplacer ^(EA**) par rapport à sa position normale (art. 177, 2°).

* Préciser quel élément est visé.

** Préciser le déplacement dans les remarques.



Un essieu ⁽⁸¹⁾ est fissuré ^(F) ou cassé ^(Q) (art. 177, 3°).

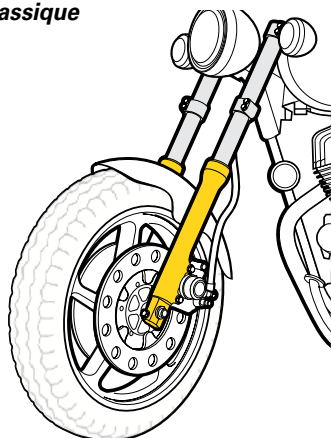
Classique

Illustration : www.mecamotors.com

b) Bras oscillant (art. 152, 154, 155 et 177)

Vérifier la fourche et l'état des soufflets, des ancrages, des bagues de fixation, des axes de retenue, du bras oscillant, du combiné ressort-amortisseur central, de la rotule et des éléments de fixation de l'essieu ou de la roue.

Note :

Ce système remplace le côté « amortisseur » de la fourche traditionnelle par un combiné ressort-amortisseur sur le bras oscillant. La fourche ne sert que de guide.

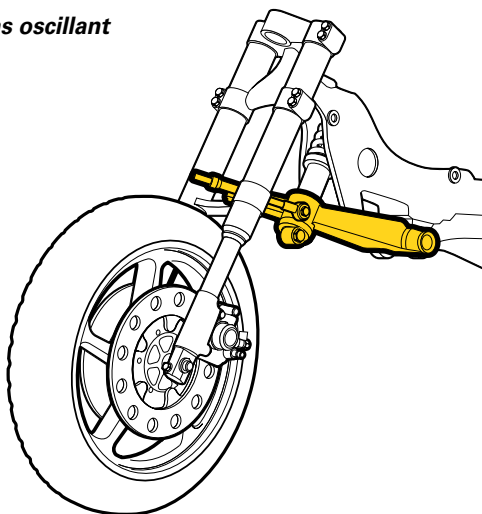
Bras oscillant

Illustration : www.mecamotors.com



Un élément (*) de la suspension est inadéquat (IN**) ou mal fixé (CC) (art. 152).

- * Préciser quel élément de suspension est visé.
- ** Préciser dans les remarques.



Un amortisseur (77) présente une fuite (T) influençant son rendement (art. 155).



La suspension (74) permet un contact (N**) entre un pneu et la carrosserie ou le châssis (art. 154).

- ** Préciser dans les remarques.



Un élément de fixation (*) ou de localisation (*) de l'essieu ou de la roue est manquant (A), mal fixé (CC), fissuré (Q), cassé (F) ou permet à l'essieu ou à la roue de se déplacer (EA**) par rapport à sa position normale (art. 177, 2°).

- * Préciser quel élément est visé.
- ** Préciser le déplacement dans les remarques.



Un essieu (81) ou un ressort hélicoïdal (75) est fissuré (Q) ou cassé (F) (art. 177, 3°).

c) **Monobras**

Un élément (*) de la suspension est inadéquat (IN**) ou mal fixé (CC) (art. 152).

- * Préciser quel élément de suspension est visé.
 ** Préciser dans les remarques.



La suspension (74) permet un contact (N**) entre un pneu et la carrosserie ou le châssis (art. 154).

- ** Préciser dans les remarques.



Un amortisseur (77) présente une fuite (T) influençant son rendement (art. 155).



Un élément de fixation (*) ou de localisation (*) de l'essieu ou de la roue est manquant (A), mal fixé (CC), fissuré (Q), cassé (F) ou permet à l'essieu ou à la roue de se déplacer (EA**) par rapport à sa position normale (art. 177, 2°).

- * Préciser quel élément est visé.
 ** Préciser le déplacement dans les remarques.



Un essieu (81) est fissuré (Q) ou cassé (F) (art. 177, 3°).

4.3 **Suspension arrière** (art. 152, 153, 154, 155, 156 et 177)

Demander au conducteur d'enfourcher la motocyclette, d'appliquer le frein avant et de maintenir la motocyclette en équilibre, d'appliquer une pression sur la partie arrière de la motocyclette afin de comprimer la suspension puis de relâcher la pression d'un coup sec. Effectuer cette manœuvre à plusieurs reprises afin de vérifier l'amortissement et la rigidité de la suspension.

Vérifier visuellement et manuellement le débattement et l'état des éléments de la suspension selon le type de suspension.

Une suspension arrière peut être de type :

- Bras oscillant
- Monobras oscillant

a) **Bras oscillant** (art. 152, 154, 155 et 177)

Le bras oscillant peut être à simple amortisseur, généralement placé au centre, ou à doubles amortisseurs placés de chaque côté du bras.

- Vérifier l'état des ancrages, des bagues de fixation, des axes de retenue, du bras oscillant, du ou des amortisseurs, du ou des ressorts et des éléments de fixation ou de localisation de l'essieu ou de la roue.



Un élément (*) de la suspension est inadéquat (N**) ou mal fixé (CC) (art. 152).

- * Préciser quel élément de suspension est visé.
 ** Préciser dans les remarques.



Un amortisseur (77) présente une fuite (T) influençant son rendement (art. 155).



La suspension (74) permet un contact (N**) entre un pneu et la carrosserie ou le châssis (art. 154).

- ** Préciser dans les remarques.

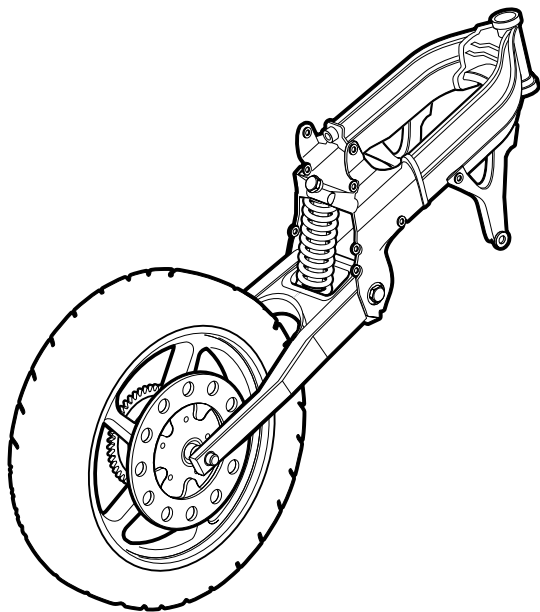
Avec un combiné ressort-amortisseur

Illustration : www.mecamotors.com



Un élément de fixation (*) ou de localisation (*) de l'essieu ou de la roue est manquant (A), mal fixé (CC), fissuré (Q), cassé (F) ou permet à l'essieu ou à la roue de se déplacer (EA**) par rapport à sa position normale (art. 177, 2°).

* Préciser quel élément est visé.

** Préciser le déplacement dans les remarques.



Un essieu (81) ou un ressort hélicoïdal (75) est fissuré (Q) ou cassé (F) (art. 177, 3°).

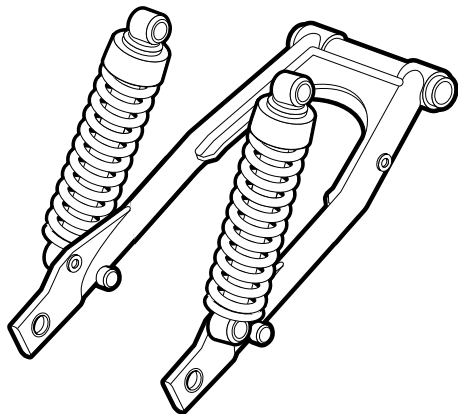
Avec deux combinés ressort-amortisseur

Illustration : SAAQ

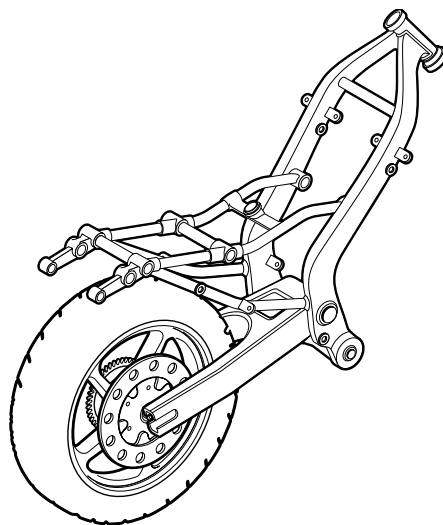
Cadre avec bras oscillant

Illustration : www.mecamotors.com

b) Monobras oscillant (art. 152, 154, 155 et 177)

Le monobras oscillant peut être avec ou sans entraînement, avec un combiné ressort-amortisseur généralement placé au centre du bras.

- Vérifier l'état des ancrages, des bagues de fixation, des axes de retenue, du bras oscillant, de l'amortisseur, du ressort et des éléments de fixation ou de localisation de l'essieu ou de la roue.

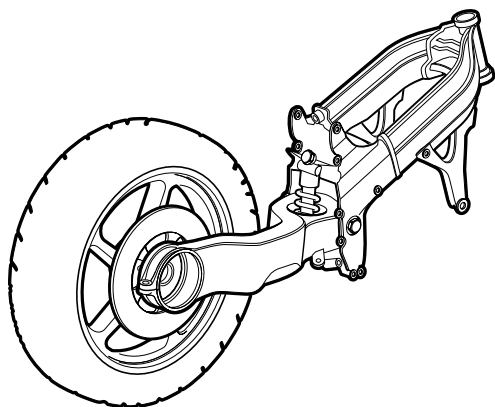


Illustration : www.mecamotors.com

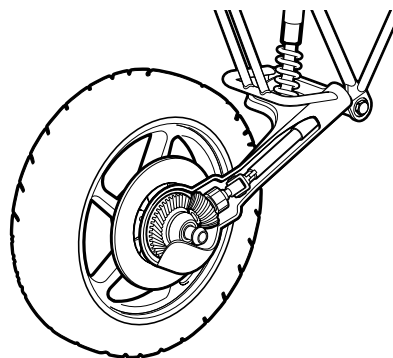
Monobras avec entraînement

Illustration : www.mecamotors.com



Un élément (*) de la suspension est inadéquat (IN**) ou mal fixé (CC) (art. 152).

- * Préciser quel élément de suspension est visé.
- ** Préciser dans les remarques.



Un amortisseur (77) présente une fuite (T) influençant son rendement (art. 155).



La suspension (74) permet un contact (N**) entre un pneu et la carrosserie ou le châssis (art. 154).

- ** Préciser dans les remarques.



Un élément de fixation (*) ou de localisation (*) de l'essieu ou de la roue est manquant (A), mal fixé (CC), fissuré (Q), cassé (F) ou permet à l'essieu ou à la roue de se déplacer (EA**) par rapport à sa position normale (art. 177, 2°).

- * Préciser quel élément est visé.
- ** Préciser le déplacement dans les remarques.



Un essieu (81) ou un ressort hélicoïdal (75) est fissuré (Q) ou cassé (F) (art. 177, 3°).

4.4 Codes des composantes et des défauts de la suspension

COMPOSANTE	DÉFECTUOSITÉ
74 – Suspension	F – Cassé
75 – Ressort hélicoïdal	N – Endommagé
77 – Amortisseur	Q – Fissuré/Rainuré/Fendillé
81 – Essieu	T – Fuite
84 – Suspension pneumatique	W – Non conforme aux normes du fabricant
86 – Ancrage de fixation	AC – En contact/Permet contact
94 – Élément de fixation (suspension)	CC – Mal fixé
99 – Bras oscillant (moto)	FF – Modifié/Mal réparé
100 – Soufflet (moto)	IN – Inadéquat
101 – Tringlerie mono-amortisseur (moto)	MA – Mal aligné
103 – Bague d’ancrage (coussinet)	RR – Soudé
106 – Raccord pneumatique (suspension)	WA – Détérioré

Système de freinage et d'immobilisation

Pièces et procédures

Description de la défektivité

5.1 Freins (art. 135 et 174)

Une motocyclette doit être munie d'au moins deux systèmes de freins agissant l'un sur la ou les roues avant et l'autre sur la ou les roues arrière, et qui peuvent être actionnés indépendamment. Le système agissant sur la ou les roues arrière peut également agir sur la ou les roues avant.

La manette de frein, située à la droite du guidon pour le frein avant, et la pédale de frein, située à la droite pour le frein arrière, doivent être facilement accessibles et munies d'un dispositif de retour à la position normale lorsque le frein est relâché.

La pédale du frein arrière doit être placée de telle façon qu'elle peut être actionnée par le pied droit du conducteur et sa surface doit être antidérapante.

•Vérifier le freinage :

Demander au conducteur d'enfourcher la motocyclette, d'appliquer le frein avant, de maintenir la motocyclette en équilibre et d'essayer de la déplacer en la tirant et en la poussant. Répéter la même opération pour la ou les roues arrière.

•Vérifier la résistance de rotation :

Placer la motocyclette sur son support central (s'il y en a un) ou de façon que la ou les roues avant du véhicule ne soient plus en contact avec le sol et vérifier la résistance de rotation de la ou des roues après avoir relâché les freins. Répéter la même opération pour la ou les roues arrière.

Dispositions générales



L'ajustement et la localisation de la manette ⁽¹⁵³⁾ ou de la pédale ⁽¹⁵³⁾ de frein ne sont pas conformes aux normes du fabricant ^(W*) (art. 135, 5°).

** Préciser dans les remarques.



La pédale ⁽¹⁵³⁾ de frein n'est pas antidérapante ^(WW**), solidement fixée ^(CC) à son axe de rotation, alignée correctement ^(MA) ou ne se déplace pas sans friction ^(U) excessive (art. 135, 7°).

** Préciser « antidérapant » dans les remarques.



Il y a résistance ^(U) de rotation sur une roue lorsque le frein ⁽¹³³⁾ est relâché (art. 135, 11°).



Un élément ^(*) du système a subi une rupture ^(AE) ou est endommagé ^(N) à la suite de l'essai de freinage (art. 135, 11°).

* Préciser quel élément de frein est visé.



Il y a absence ^(A) de freinage sur une roue à cause du mauvais fonctionnement d'un élément d'un système de freinage ⁽¹³³⁾ mécanique ou hydraulique (art. 174, 1°).



Une course de la commande ⁽¹⁵⁷⁾ de frein excède ^(X**) 80 % de la course totale possible (art. 174, 9°).

** Préciser le pourcentage dans les remarques.



Un élément ^(*) du système est mal fixé ^(CC**), manquant ^(A**), grippé ^(U**), endommagé ^(N**), détérioré ^(WA**) ou usé ^(WW**) au point de nuire au bon fonctionnement des freins (art. 174, 10°).

* Préciser quel élément de suspension est visé.

** Préciser « au point de nuire au bon fonctionnement » dans les remarques.

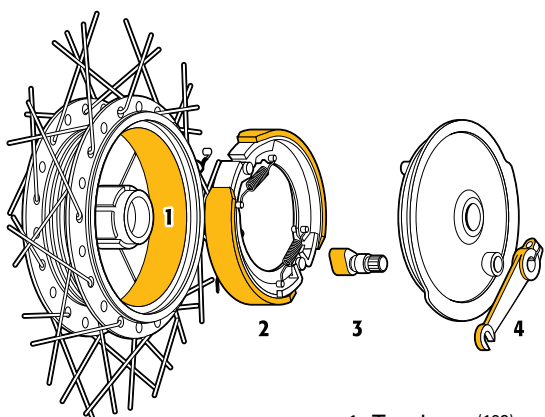
5.2 Freins à tambour (art. 135 et 174)

Actionner la manette et la pédale de frein à plusieurs reprises, vérifier la course, la localisation, l'état, la surface et l'alignement de la manette et de la pédale. Vérifier l'état et le fonctionnement des éléments du système, soit la manette ou la pédale de frein, les câbles et les gaines, les axes de chape, les goupilles, les ressorts, la tringlerie, les éléments internes (garnitures) et le tambour.

Note :

La vérification des garnitures s'effectue visuellement, par l'indicateur d'usure prévu à cet effet.

Frein à tambour



1. Tambour (123)
2. Garniture (125)
3. Came (126)
4. Axe de chape (150)

Illustration : www.mecamotors.com

! L'ajustement et la localisation de la manette ⁽¹⁵³⁾ ou de la pédale ⁽¹⁵³⁾ de frein ne sont pas conformes aux normes du fabricant ^(W**) (art. 135, 5°).

** Préciser dans les remarques.

! La pédale ⁽¹⁵³⁾ de frein n'est pas antidérapante ^(WW**), solidement fixée ^(CC) à son axe de rotation, alignée ^(MA) correctement ou ne se déplace pas sans friction ^(U) excessive (art. 135, 7°).

** Préciser « antidérapant » dans les remarques.

! Une garniture ^(125*) de frein collée n'a pas une épaisseur d'au moins ^(WW**) 1,6 mm (1/16 po) alors que celle d'une garniture ^(125*) rivetée n'a pas au moins ^(WW**) 3,2 mm (1/8 po) ou 1 mm (1/32 po) au-dessus des rivets; cette mesure doit être prise à l'endroit le plus mince en excluant la partie chanfreinée (art. 135, 9°a).

* Préciser « collée » ou « rivetée » dans les remarques.

** Inscrire la mesure dans les remarques.

! Une garniture ⁽¹²⁵⁾ de frein est à un endroit décollée ^(QA) de son support, cassée ^(F), contaminée ^(M) par l'huile ou la graisse, fissurée ^(Q**) d'une profondeur supérieure à la moitié de la valeur résiduelle, usée d'une façon extrêmement inégale ^(WW**), n'est pas solidement fixée ^(CC) au support, ou un rivet ⁽¹¹⁵⁾ est manquant ^(A) ou lâche ^(EE) (art. 135, 9°b).

** Inscrire la mesure dans les remarques.

! Les garnitures ⁽¹²⁵⁾ de frein ne sont pas ajustées ⁽⁸⁸⁾ selon les normes du fabricant ou de manière à ce que le jeu entre les garnitures et le tambour soit réduit à son minimum sans créer de frottement lorsque le frein est relâché (art. 135, 9°c).

! L'indicateur d'usure ⁽¹²⁵⁾ vient en contact avec le tambour ^(WW) ou excède les normes du fabricant ^(W**) (art. 135, 9°d).

** Préciser dans les remarques.

! Il y a résistance ^(U) de rotation de la roue lorsque le frein ⁽¹³³⁾ est relâché (art. 135, 11°).

! Un élément ^(*) du système a subi une rupture ^(AE) ou est endommagé ^(N) à la suite de l'essai de freinage (art. 135, 11°).

* Préciser quel élément de frein est visé.



Il y a absence ^(A) de freinage sur une roue à cause du mauvais fonctionnement d'un élément d'un système de freinage ⁽¹³³⁾ mécanique (art. 174, 1°).



Il y a une fissure ^(Q**) qui s'étend jusqu'au bord extérieur de la surface de frottement ou sur une autre partie du tambour ⁽¹²³⁾ (art. 174, 2°).

** Préciser dans les remarques.



Lors de l'application des freins, un support ⁽¹¹⁵⁾ ou un rivet ⁽¹¹⁵⁾ de la garniture de frein vient en contact ^(AC) avec la surface de frottement du tambour (art. 174, 3°).



La course de la commande ⁽¹⁵⁷⁾ de frein excède ^(X**) 80 % de la course totale possible (art. 174, 9°).

** Préciser le pourcentage dans les remarques.



Un élément ^(*) du système est mal fixé ^(CC**), manquant ^(A**), grippé ^(U**), endommagé ^(N**), détérioré ^(WA**) ou usé ^(WW**) au point de nuire au bon fonctionnement des freins (art. 174, 10°).

* Préciser quel élément de frein est visé.

** Préciser « au point de nuire au bon fonctionnement » dans les remarques.

5.3 Freins à disque hydrauliques (art. 135 et 174)

- Vérifier le niveau du maître-cylindre.
- Vérifier si le système hydraulique a un suintement ou une fuite de liquide de frein, après les essais de freinage.
- Vérifier l'état et le fonctionnement des éléments du système, soit la manette ou la pédale de frein, les canalisations, les raccords, les fixations, le ou les maîtres-cylindres, le témoin lumineux, le système antiblocage, les étriers, les éléments internes (garnitures), les goupilles, les ressorts, la tringlerie et le ou les disques.

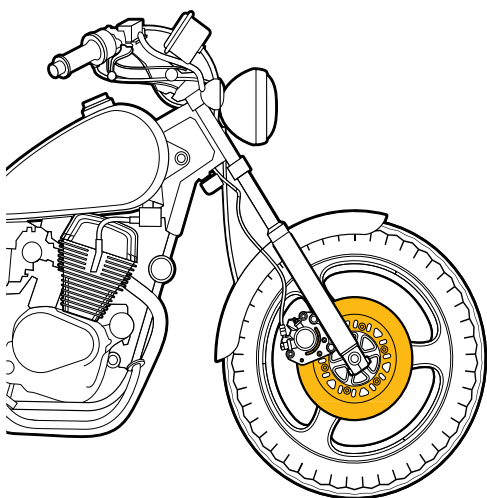


Illustration : SAAQ



Une canalisation ⁽¹¹⁸⁾ est inadéquate ^(IN**), écrasée ^(LA), pincée ^(LA), entamée ^(G) ou fendillée au point d'exposer la toile de renforcement ^(AG) (art. 135, 2°).

** Préciser dans les remarques.



Un raccord ⁽¹⁴³⁾ est inadéquat ^(IN**), écrasé ^(LA), soudé ^(RR), usé ^(WW) ou corrodé ^(NA) excessivement (art. 135, 2°).

** Préciser dans les remarques.



Une fixation ⁽¹⁴⁹⁾ est inadéquate ^(IN**), ne se trouve pas à l'endroit prévu ^(DD**) ou n'est pas serrée ^(EE) de façon à empêcher les canalisations ⁽¹¹⁸⁾ de frotter ^(AC) ou de vibrer ^(AC) sur les parties adjacentes (art. 135, 2°).

** Préciser dans les remarques.



Le dispositif hydraulique de freinage ^(*) présente un suintement ^(TA) visible de liquide lorsque la manette ou la pédale de frein est actionnée à fond (art. 135, 3°).

* Préciser quel élément de suspension est visé.



Le maître-cylindre ⁽¹¹⁶⁾ n'est pas solidement fixé ^(CC) (art. 135, 4°).



Le maître-cylindre ⁽¹¹⁶⁾ n'est pas muni d'un couvercle étanche ^(IN**) (art. 135, 4°).

** Préciser dans les remarques.

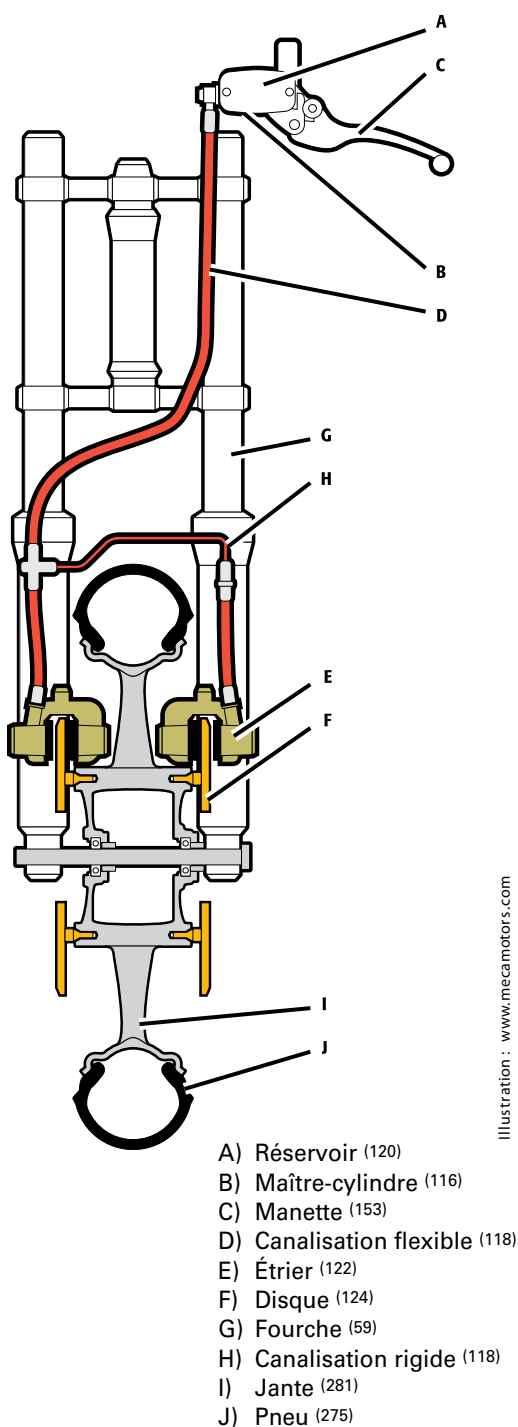


Illustration : www.mecamotors.com

! Le niveau du liquide (132) de frein du maître-cylindre est sous le niveau indiqué par le fabricant (JJ) (art. 135, 4°).

! L'ajustement et la localisation de la manette (153) ou de la pédale (153) de frein ne sont pas conformes aux normes du fabricant (W**) (art. 135, 5°).

** Préciser dans les remarques.

! Le témoin lumineux (5*) ne fonctionne (HH) pas ou est inadéquat (IN**) (art. 135, 6°).

* Préciser quel témoin dans les remarques.

! La pédale (153) de frein n'est pas antidérapante (WW), solidement fixée (CC) à son axe de rotation, alignée (MA) correctement ou ne se déplace pas sans friction (U) excessive (art. 135, 7°).

! Le système antiblocage (145) de frein n'est pas adéquat (IN**) ou le témoin lumineux (5*) ne s'éteint pas dans le délai prévu par le fabricant (R**) (art. 135, 8°).

* Préciser quel témoin dans les remarques.

** Préciser dans les remarques.

! Une garniture (125*) de frein collée n'a pas une épaisseur d'au moins (WW**) 1,6 mm (1/16 po) alors que celle d'une garniture (125*) rivetée n'a pas au moins (WW**) 3,2 mm (1/8 po) ou 1 mm (1/32 po) au-dessus des rivets; cette mesure doit être prise à l'endroit le plus mince en excluant la partie chanfreinée (art. 135, 9°a).

* Préciser « collée » ou « rivetée » dans les remarques.

** Inscrire la mesure dans les remarques.

! Une garniture (125) de frein est à un endroit décollée (QA) de son support, cassée (F), contaminée (M) par l'huile ou la graisse, fissurée (Q**) d'une profondeur supérieure à la moitié de la valeur résiduelle, usée (WW**) d'une façon extrêmement inégale, n'est pas solidement fixée (CC) au support, ou un rivet (115) est manquant (A) ou lâche (EE) (135, 9°b).

** Préciser dans les remarques.

! L'indicateur d'usure (125) vient en contact avec le disque (WW) ou excède les normes du fabricant (W**) (135, 9°d).

** Préciser dans les remarques.

! Les pistons (121) d'un système de freinage à commande hydraulique ne se déplacent pas (GG) lorsqu'une légère pression est appliquée sur la commande de frein ou un suintement (TA) de liquide est constaté autour d'un piston, à une canalisat (118) ou à un raccord (143) (art. 135, 9°e).



Un disque ⁽¹²⁴⁾ a une épaisseur inférieure à la valeur (W**) inscrite ou à celle déterminée par le fabricant (art. 135, 9°g).

** Préciser dans les remarques.



Un disque ⁽¹²⁴⁾ a une rainure (Q**) dont la profondeur réduit l'épaisseur en deçà de la valeur inscrite ou de celle déterminée par le fabricant (art. 135, 9°g).

** Préciser dans les remarques.



Un disque ⁽¹²⁴⁾ a une déviation (K**) latérale excédant 0,130 mm (0,005 po) (art. 135, 9°g).

** Inscire la mesure dans les remarques.



L'étrier ⁽¹²²⁾ est saisi (U), fissuré (Q), cassé (F), mal installé (MI) ou présente un suintement (TA) (art. 135, 10°).



Il y a résistance (U) de rotation de la roue lorsque le frein ⁽¹³³⁾ est relâché (art. 135, 11°).



Un élément (*) du système a subi une rupture (AE) ou est endommagé (N) à la suite de l'essai de freinage (art. 135, 11°).

* Préciser quel élément de frein est visé.



La commande ⁽¹⁵³⁾ de frein hydraulique s'enfoncé lorsqu'une force modérée est appliquée pendant une minute ou la course de la commande excède 65 % de la course totale (X**) (art. 135, 12°).

** Préciser dans les remarques.



Il y a absence (A) de freinage sur une roue à cause du mauvais fonctionnement d'un élément d'un système de freinage ⁽¹³³⁾ mécanique ou hydraulique (art. 174, 1°).



Il y a une fissure (Q**) qui s'étend jusqu'au bord extérieur de la surface de frottement ou sur une autre partie du disque ⁽¹²⁴⁾ (art. 174, 2°).

** Préciser dans les remarques.



Lors de l'application des freins, un support ⁽¹¹⁵⁾ ou un rivet ⁽¹¹⁵⁾ de la garniture de frein vient en contact (AC) avec la surface de frottement du disque (art. 174, 3°).



Une canalisation ⁽¹¹⁸⁾ flexible est renflée (QQ) quand elle est sous pression (art. 174, 4°).



Le niveau du liquide ⁽¹³²⁾ dans le maître-cylindre est inférieur au quart du niveau normal (X**) (art. 174, 5°).

** Préciser dans les remarques.



Il y a une fuite ^(T) de liquide de frein le long du système ^(*), autre qu'un suintement, lorsque les freins sont appliqués ^(X**) (art. 174, 6°).

* Préciser quel élément de frein est visé.



Une commande ⁽¹⁵³⁾ de frein hydraulique doit être actionnée à plusieurs reprises ^(X**) pour obtenir une pression dans le circuit (art. 174, 7°).

** Préciser dans les remarques.



Une commande ⁽¹⁵³⁾ de frein hydraulique s'enfonce au bout de sa course en moins de 10 secondes ^(X**) lors de l'application d'une force modérée (art. 174, 8°).

** Préciser dans les remarques.



La course d'une commande ⁽¹⁵³⁾ de frein excède 80 % de la course totale possible ^(Z**) (art. 174, 9°).

** Préciser dans les remarques.



Un élément ^(*) du système est mal fixé ^(CC**), manquant ^(A**), grippé ^(U**), endommagé ^(N**), détérioré ^(WA**) ou usé ^(WW**) au point de nuire au bon fonctionnement des freins (art. 174, 10°).

* Préciser quel élément de frein est visé.

** Préciser « au point de nuire au bon fonctionnement » dans les remarques.

5.4 Frein de stationnement (motocyclette à trois roues) (art. 135)

Une motocyclette à trois roues doit être munie d'un frein de stationnement mécanique permettant de retenir le véhicule lorsqu'il est immobilisé (art. 135, 13°).

- Stationner le véhicule sur une surface plane et horizontale.
- Appliquer et relâcher le mécanisme d'application du frein de stationnement afin de s'assurer de son bon fonctionnement.
- Serrer à fond le frein de stationnement et faire tourner le moteur au ralenti.
- Mettre la transmission en position de marche avant pour une transmission automatique ou dans le rapport le plus élevé permettant un départ normal en position de marche avant pour une transmission manuelle. Tenter délicatement de faire avancer le véhicule.
- Relâcher le frein de stationnement et vérifier si les roues sont totalement libres de tourner.

Note :

La commande du frein de stationnement doit être accessible à partir du poste de conduite.



Un élément ^(*) mécanique du frein de stationnement est manquant (A), usé ^(WW**) au point de nuire à son bon fonctionnement, inopérant (V), désaligné (MA), mal fixé (CC), cassé (F), fissuré (Q), grippé (U), détendu (EE), affaibli (B), déformé (K), non raccordé (MI) ou endommagé (N) (art. 135, 13°c).

* Préciser quel élément de frein de stationnement est visé.

Fonctionnement



Le frein de stationnement ⁽¹³⁵⁾ n'empêche pas le véhicule d'avancer ^(V) (art. 135, 13°b).



Le frein de stationnement ⁽¹³⁵⁾ est relâché et les roues ne sont pas totalement libres de tourner ^(U) (art. 135, 13°b).

Mécanisme



Le mécanisme ⁽¹³⁵⁾ ne maintient pas le serrage du frein à la position désirée ^(R**) (art. 135, 13°c).

** Préciser dans les remarques.



Le mécanisme ⁽¹³⁵⁾ se coince ^(U) ou ne fonctionne pas ^(GG) (art. 135, 13°a et c).

5.5 Codes des composantes et des défauts des freins

COMPOSANTE	DÉFECTUOSITÉ
5 – Lampe témoin	A – Absent/Manquant/Non muni
115 – Support/Rivet/Boulon (garniture)	B – Affaibli
116 – Maître-cylindre	F – Cassé
118 – Canalisations (frein)	G – Coupé/Déchiré/Éraillé/Écorché/Entamé
120 – Réservoir d'air	M – Encrassé/Contaminé
121 – Cylindre de roue/piston	N – Endommagé
122 – Étrier (frein)	Q – Fissuré/Rainuré/Fendillé
123 – Tambour	R – Fonctionne mal
124 – Disque	T – Fuite
125 – Garniture	U – Grippé/Coincé
126 – Arbre à came/Rouleau	V – Inefficace/Inopérant
132 – Liquide de frein	X – Non conforme aux normes réglementaires
133 – Frein de service	AC – En contact/Permet contact
135 – Frein de stationnement	AE – Risque de rupture/Séparation
143 – Raccord (frein)	AG – Expose la toile/la carcasse
145 – Système de freinage ABS	BB – Mal ajusté
149 – Élément de fixation (frein)	CC – Mal fixé
150 – Axe de chape (moto)	EE – Mal serré/Lâche
151 – Goupille (moto)	GG – Ne fonctionne pas
152 – Levier de came	HH – Ne s'allume pas
153 – Manette/Pédale (moto)	IN – Inadéquat
154 – Ressort (moto)	JJ – Niveau d'huile trop bas
155 – Tringle (moto)	LA – Pincé/Écrasé
157 – Course de la tige de commande	MA – Mal aligné
	MI – Mal installé/Mal assemblé
	QA – Décollé/Séparé
	QQ – Renflé
	TA – Suintement
	WA – Détérioré
	WW – Usé

Système des commandes du moteur et système d'alimentation en carburant

Pièces et procédures

Description de la défectuosité

6.1 Système des commandes du moteur

a) Éléments de la commande de l'accélérateur (art. 132 et 173)

- Enfourcher la motocyclette, mettre la transmission au point mort et le moteur en marche.
- Vérifier, en actionnant et en relâchant la poignée des gaz, si le moteur revient au ralenti automatiquement, en tournant le guidon dans toutes les directions.
- Vérifier l'état du câble et de la gaine et le fonctionnement des éléments de la commande de l'accélérateur.

Note :

S'assurer que la poignée des gaz n'est pas retenue par un dispositif de blocage.

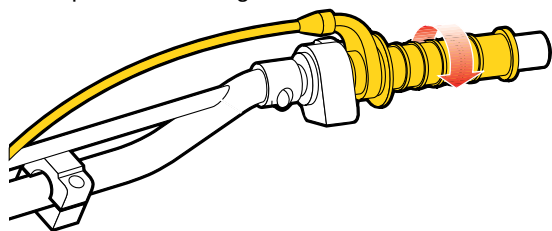


Illustration : SAAQ



Un élément ^(299*) de la commande de l'accélérateur est manquant (A), détérioré (WA) ou déréglé (L) au point d'empêcher le moteur d'accélérer ou de revenir au ralenti dès que l'accélérateur est relâché, usé (WW**) au point de nuire à son bon fonctionnement, inadéquat (IN**) ou mal fixé (CC) (art. 132, 1°).

* Préciser quel élément est visé.

** Préciser dans les remarques.



Le moteur ne revient pas au ralenti (GG) après le relâchement de l'accélérateur ⁽²⁹⁹⁾ (art. 173, 1°).

b) Dispositif d'arrêt d'urgence (art. 132)

Vérifier le fonctionnement du dispositif d'arrêt.



Le moteur ne s'arrête (GG) pas lorsqu'il est au ralenti et que le dispositif est actionné ⁽²⁹⁰⁾ (art. 132, 2°).

c) Mécanisme de commande d'embrayage (art. 133)

Vérifier l'état des composantes, du câble et de la gaine ou des composantes hydrauliques, si la motocyclette en est équipée, ainsi que le fonctionnement du mécanisme d'embrayage.

Note :

S'assurer que le témoin lumineux indiquant que la transmission est au point mort fonctionne, si la motocyclette en est équipée.

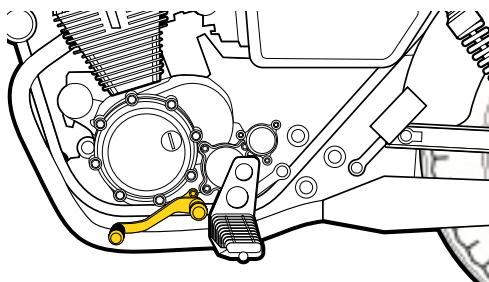


Illustration : SAAQ



Un des éléments ^(329*) prévus par le fabricant est manquant (A) (art. 133, 1°).

* Préciser quel élément est visé.



Un des éléments ^(329*) est usé (WW**) au point de nuire à son fonctionnement (art. 133, 2°).

* Préciser quel élément est visé.

** Préciser dans les remarques.



L'embrayage ⁽³²⁹⁾ glisse lorsque la commande est relâchée (GG) (art. 133, 3°).



L'embrayage ⁽³²⁹⁾ n'interrompt (GG) pas la transmission du couple moteur à l'arbre de la boîte de vitesses (art. 133, 4°).

6.2 Système d'alimentation en carburant

a) Éléments du système d'alimentation (art. 134 et 173)

Vérifier l'étanchéité et l'état des éléments : le réservoir, le bouchon, les supports, les attaches, les raccords, les colliers, les fixations et les canalisations rigides et flexibles.

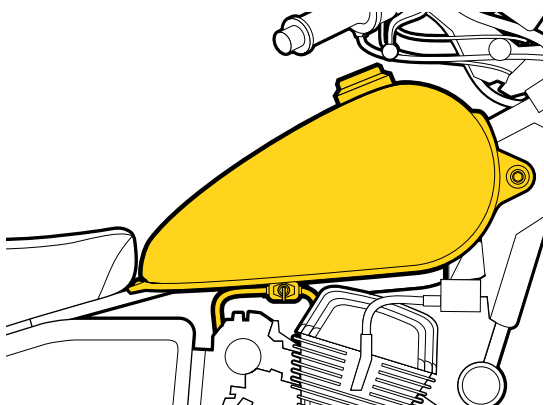


Illustration : SAAQ



Il y a un suintement ^(TA) de carburant le long du système d'alimentation ^(* ou 295) (art. 134, 1°).

* Préciser le code de la composante. Si elle n'est pas codée, inscrire 295.



Le réservoir ⁽²⁹²⁾ présente un suintement ^(TA), est fissuré ou mal fixé ^(CC) (art. 134, 2°).



Un support ⁽²⁹⁴⁾ du réservoir, une attache ⁽²⁹⁴⁾, un raccord ⁽²⁹⁸⁾, une fixation ⁽²⁹⁴⁾ ou un collier ⁽²⁹⁴⁾ est fissuré ^(Q), cassé ^(F) ou non solidement fixé ^(CC) (art. 134, 3°).



Une canalisation ⁽²⁹¹⁾ rigide ou flexible ou un raccord est entamé ^(G), écrasé ^(LA), pincé ^(LA), fendillé ^(Q**) au point d'exposer la toile de renforcement, cassé ^(F), corrodé ^(NA) ou usé ^(WW) excessivement (art. 134, 4°).

** Préciser « au point d'exposer la toile » dans les remarques.



Une fixation de canalisation ⁽²⁹¹⁾ ou un raccord ⁽²⁹⁸⁾ n'est pas installé ^(MI) ou est fixé non adéquatement aux endroits prévus par le fabricant ^(W**) (art. 134, 4°).



Le bouchon ⁽²⁹³⁾ du réservoir n'est pas hermétique ^(TA) (art. 134, 5°).



Une fuite ^(T) de carburant autre qu'un suintement le long du système ^(* ou 295) d'alimentation est observée (art. 173, 2°).

* Préciser le code de la composante. Si elle n'est pas codée, inscrire 295.



Le réservoir ⁽²⁹²⁾ présente une fuite ^(T) de carburant autre qu'un suintement (art. 173, 3°).



Le réservoir n'est pas muni ^(A) d'un bouchon ⁽²⁹³⁾ (art. 173, 3°).



Le réservoir ⁽²⁹²⁾ est mal fixé et il y a un risque de séparation ^(AE) (art. 173, 3°).

6.3 Codes des composantes et des défauts du système des commandes du moteur et du système d'alimentation en carburant

COMPOSANTE	DÉFECTUOSITÉ
290 – Dispositif d'arrêt (moteur)	A – Absent/Manquant/Non muni
291 – Canalisation (carburant)	F – Cassé
292 – Réservoir à carburant	G – Coupé/Déchiré/Éraillé/Écorché/Entamé
293 – Bouchon du réservoir	L – Dérégulé
294 – Élément de fixation (carburant)	Q – Fissuré/Rainuré/Fendillé
295 – Système d'alimentation	T – Fuite
298 – Raccord (carburant)	W – Non conforme aux normes du fabricant
299 – Commande d'accélérateur	AE – Risque de rupture/Séparation
329 – Commande d'embrayage	CC – Mal fixé
	GG – Ne fonctionne pas
	IN – Inadéquat
	LA – Pincé/Écrasé
	MI – Mal installé/Mal assemblé
	NA – Corrodé
	TA – Suintement
	WA – Détérioré
	WW – Usé

7.1 Système d'échappement (art. 130)

- Mettre le moteur en marche, vérifier le système et porter une attention particulière aux fuites de gaz. Si le véhicule est à l'intérieur, s'assurer d'avoir une bonne ventilation.
- Vérifier la présence, l'état et l'étanchéité des éléments du système, notamment : le collecteur, les tuyaux, le silencieux, les supports et les attaches.

Note :

Un silencieux est un élément qui a les caractéristiques suivantes :

1. Il est composé d'une chambre d'expansion, d'un déflecteur ou de tout autre dispositif mécanique ou acoustique ou d'une combinaison de ceux-ci, qui sont fixés de façon permanente et qui sont particulièrement conçus par le fabricant du silencieux pour réduire le niveau sonore des gaz d'échappement du moteur.
2. Son diamètre extérieur est plus grand que celui du collecteur.
3. Il a été conçu par son fabricant pour la motocyclette sur laquelle il est installé.
4. Il ne doit pas porter de mention ou être identifié par son fabricant ou le fabricant de la motocyclette comme étant destiné à un usage spécial ou comme n'étant pas conçu pour être utilisé sur un chemin public, sauf s'il a été installé à l'origine par le fabricant sur un véhicule routier de type militaire.

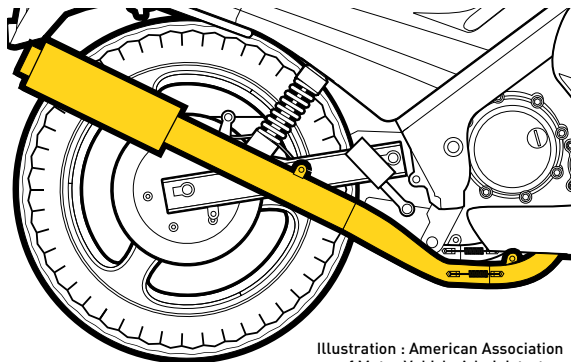


Illustration : American Association of Motor Vehicle Administrators

! Un des éléments (*) est manquant (A) (art. 130).

! Un élément (*) est mal retenu (CC) aux points de fixation (art. 130).

* Préciser quel élément est visé.

! Il y a une fuite (T) de gaz aux raccords (307) ou à un orifice externe (autres que ceux qui sont prévus pour la sortie des gaz et pour l'évacuation de la condensation) (art. 130).

! Un élément (309) est remplacé (FF**), enlevé (A), ajouté ou altéré (FF**) de façon à augmenter les risques de brûlure par rapport au système installé par le fabricant (W**) (art. 130).

** Préciser dans les remarques.

! Le système (306) d'échappement est muni d'un mécanisme (FF**) permettant aux gaz d'échappement de ne pas passer par le silencieux (art. 130).

** Préciser dans les remarques.

! Une matière inflammable dégoutte (ZZ**) sur un élément du système d'échappement (* ou 306) (art. 130).

* Préciser le code de la composante. Si elle n'est pas codée, inscrire 306.

** Préciser dans les remarques.

7.2 Codes des composantes et des défauts du système d'échappement

COMPOSANTE	DÉFECTUOSITÉ
306 – Système d'échappement	A – Absent/Manquant/Non muni
307 – Collecteur/Raccord	T – Fuite
308 – Élément de fixation (échappement)	W – Non conforme aux normes du fabricant
309 – Structure protectrice	AE – Risque de rupture/Séparation
310 – Silencieux	CC – Mal fixé
311 – Tuyau d'échappement	FF – Modifié/Mal réparé
	ZZ – Autre (préciser)

Section 8

Carrosserie, équipements et accessoires

Pièces et procédures

Description de la déféctuosité

8.1 Carrosserie (art. 144, 145 et 176)

Vérifier la solidité et l'état des éléments de la carrosserie et du carénage et s'il y a un risque de blessure.

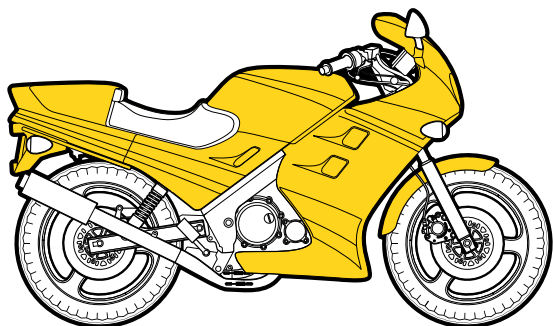


Illustration : www.mecamotor.s.com



Une partie (* ou 236) du véhicule présente une arête vive (C) ou une saillie (C) pouvant constituer un danger (art. 144).

* Préciser le code de la composante. Si elle n'est pas codée, inscrire 236.



Un élément (* ou 236) de la carrosserie n'est pas fixé (CC) solidement (art. 145).

* Préciser le code de la composante. Si elle n'est pas codée, inscrire 236.



Une partie (* ou 236) de la carrosserie est mal fixée et risque de se détacher du véhicule routier (AE) (art. 176, 2°).

* Préciser le code de la composante. Si elle n'est pas codée, inscrire 236.

8.2 Équipements (art. 144, 145 et 176)

Vérifier la solidité et l'état des équipements et s'il y a un risque de blessure.



Une partie (* ou 236) du véhicule présente une arête vive (C) ou une saillie (C) pouvant constituer un danger (art. 144).

* Préciser le code de la composante. Si elle n'est pas codée, inscrire 236.



Un équipement (*) auxiliaire n'est pas fixé (CC) solidement (art. 145).



Un équipement (* ou 236) est mal fixé et risque de se détacher (AE) du véhicule routier (art. 176, 2°).

* Préciser le code de la composante. Si elle n'est pas codée, inscrire 236.

8.3 Garde-chaîne ou garde-courroie, siège et garde-boue (art. 127)

Vérifier la solidité et l'état de ces composantes.

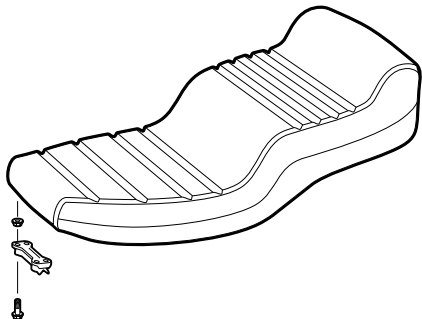


Illustration : SAAQ



Une des composantes ^(251, 333, 341, 342) n'est pas fixée (CC) solidement (art. 127).



Une des composantes ^(251, 333, 341, 342) est endommagée (N) (art. 127).

8.4 Appuie-pieds (art. 128)

Vérifier l'état des appuie-pieds pour le conducteur et pour le passager si le siège est prévu pour celui-ci.



Un appuie-pied ⁽³⁴⁰⁾ est manquant (A) pour le conducteur ou pour le passager (art. 128).

8.5 Pare-brise (art. 129)

Vérifier la solidité et l'état du pare-brise si le véhicule en est muni.

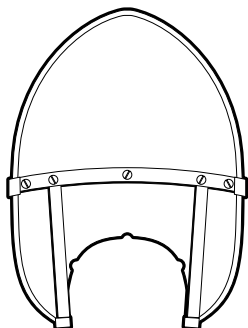


Illustration : SAAQ



Le pare-brise ⁽²⁵⁶⁾ n'est pas solidement fixé (CC) (art. 129).



Il y a présence d'un défaut (N) nuisant à la visibilité ⁽²⁵⁶⁾ (art. 129).



Le pare-brise ⁽²⁵⁶⁾ est fissuré (Q) ou cassé (F) (art. 129).

8.6 Caisse adjacente (art. 146 et 176)

Vérifier les fixations, la solidité et l'état de la caisse adjacente.



Le plancher ⁽²⁴⁶⁾ est fissuré (Q), gauchi (K**) ou perforé (NN) (art. 146).

** Préciser dans les remarques.



Le plancher ⁽²⁴⁶⁾ ou la carrosserie ⁽²³⁶⁾ comporte une ouverture (NN**) pouvant constituer un danger (art. 146).

** Préciser dans les remarques.



Le plancher (246) de la caisse adjacente est perforé (NN**) au point de constituer un danger pour l'occupant à cause d'une solidité insuffisante (art. 176, 1°).

** Préciser « au point de constituer un danger » dans les remarques.



La caisse adjacente (236*) est mal fixée et risque de se séparer du véhicule (AE**) (art. 176, 2°).

* Préciser qu'il s'agit de la caisse adjacente.

** Préciser dans les remarques.

8.7 Rétroviseurs (art. 147)

Les motocyclettes et les cyclomoteurs doivent être munis, de chaque côté, d'un rétroviseur solidement fixé au véhicule. Vérifier la présence, la fixation, la solidité du réglage selon les axes vertical et horizontal et l'état de la surface réfléchissante des rétroviseurs.

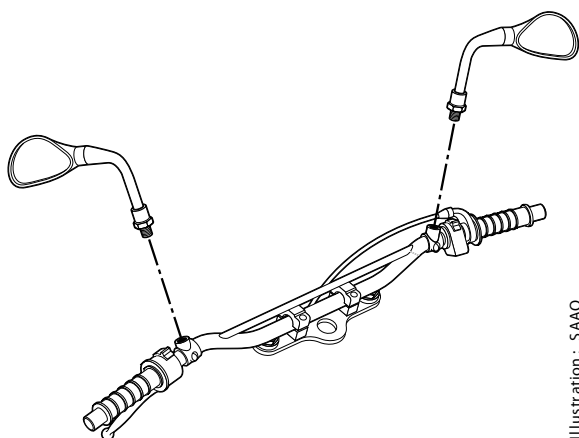


Illustration : SAAQ



Un rétroviseur (258) est manquant (A) ou n'est pas fixé (CC) solidement à l'endroit prévu (DD) par le fabricant (art. 147).



Un rétroviseur (258) est non réglable selon les axes vertical et horizontal ou ne reste pas à la position désirée (IN**) (art. 147).

** Préciser dans les remarques.



Un rétroviseur (258) présente une arête vive (C) (art. 147).



La surface réfléchissante d'un rétroviseur n'a pas au moins (X**) 81 cm² (12,40 po²) pour un rétroviseur plan (258) ou 64,5 cm² (10 po²) (X**) pour un rétroviseur convexe (258*) (art. 147).

* Préciser qu'il s'agit d'un rétroviseur convexe.

** Préciser les mesures dans les remarques.



Un rétroviseur (258) est cassé (F), fêlé (Q) ou terni (E) (art. 147).



Le tain du rétroviseur (258) est décollé (QA), sauf sur la surface réfléchissante périphérique, sans excéder 10 % de la surface totale (art. 147).

8.8 Indicateur de vitesse et totalisateur de distance (art. 148)

Vérifier l'état de l'indicateur de vitesse et du totalisateur de distance.

Note :

On doit vérifier le fonctionnement de ces accessoires si l'on a un doute raisonnable quant à leur bon fonctionnement.



L'indicateur (326) ne fonctionne pas (GG) (art. 148).



Le totalisateur de distance (325) ne fonctionne pas (GG) (art. 148).

8.9 Codes des composantes et des défauts de la carrosserie, des équipements et des accessoires

COMPOSANTE	DÉFECTUOSITÉ
235 – Porte/Couvercle	A – Absent/Manquant/Non muni
236 – Carrosserie	C – Arête vive/Saillie
239 – Aile	E – Brouillé/Terni
240 – Pare-chocs	F – Cassé
246 – Plancher (espace de chargement)	K – Déformé/Ovalisé/Plié
250 – Attache de pare-chocs	N – Endommagé
251 – Garde-boue	Q – Fissuré/Rainuré/Fendillé
256 – Pare-brise	X – Non conforme aux normes réglementaires
258 – Rétroviseur extérieur	AE – Risque de rupture/Séparation
325 – Odomètre (totalisateur)	CC – Mal fixé
326 – Indicateur de vitesse	GG – Ne fonctionne pas
333 – Banquette/Siège	IN – Inadéquat
340 – Appuie-pied	NN – Perforé/Troué par la rouille
341 – Garde-chaîne	QA – Décollé/Séparé
342 – Garde-courroie	
366 – Porte-bagages	

9.1 Pneus et valves (art. 159 et 178)

Vérifier l'état du pneu, la pression d'air et mesurer l'usure de la bande de roulement.

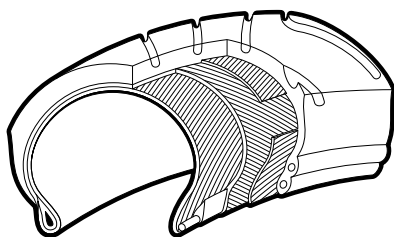


Illustration : www.mecamotors.com

Route

Double usage

Hors route

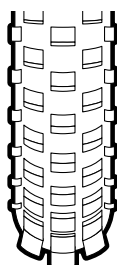
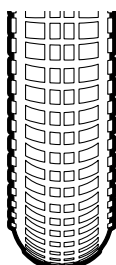
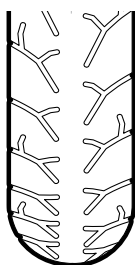


Illustration : SAAQ



L'indicateur d'usure d'un pneu ⁽²⁷⁵⁾ touche la chaussée (WW**) ou la profondeur d'une rainure ou d'une sculpture principale, sauf au niveau de l'indicateur d'usure, est inférieure à 1,6 mm (WW**) (2/32 po) (art. 159, 1°).

** Préciser « l'indicateur d'usure touche la chaussée » ou inscrire la mesure dans les remarques.



Un pneu ⁽²⁷⁵⁾ est refaçoné (PP**) au-delà de la profondeur des rainures gravées lors de sa fabrication (art. 159, 4°).

** Préciser les mesures dans les remarques.



Un pneu ⁽²⁷⁵⁾ est de dimension inférieure (W**) à celle qui est indiquée par le fabricant; cependant, il peut être de dimension supérieure pourvu que le pneu ne touche à aucun élément dans tous les déplacements de la suspension (art. 159, 6°).

** Préciser dans les remarques.



La réparation d'un pneu ⁽²⁷⁵⁾ n'a pas été effectuée selon les normes du fabricant (W**) (art. 159, 7°).

** Préciser dans les remarques.



La pression d'air d'un pneu ⁽²⁷⁵⁾ est supérieure à la valeur inscrite sur le flanc du pneu ou inférieure à la valeur déterminée par le fabricant (W**) (art. 159, 8°).

** Préciser dans les remarques.



Une valve ⁽²⁷⁸⁾ est usée (WW), endommagée (N), écorchée (G) ou coupée (G) ou une valve n'est pas assez longue (IN**) pour permettre un gonflement aisé ou une lecture (art. 159, 9°).

** Préciser dans les remarques.



Un pneu ⁽²⁷⁵⁾ est identifié ou porte une mention indiquant qu'il est destiné à un usage spécial (KK**) ou qu'il n'est pas conçu pour rouler sur un chemin public (KK**) (art. 159, 10°).

** Préciser dans les remarques.



Un pneu ⁽²⁷⁵⁾ de conception unidirectionnelle n'est pas installé selon les normes du fabricant (W**) (art. 159, 11°).

** Préciser dans les remarques.

Pneu avec chambre à air

(principalement utilisé sur les roues à rayons)

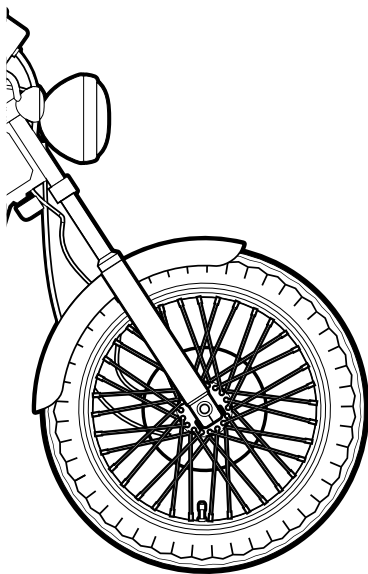


Illustration : www.mecamotors.com

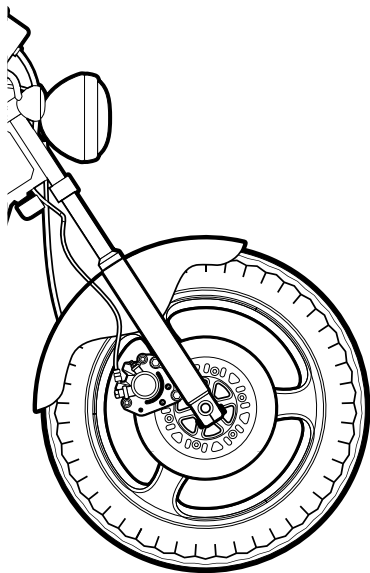
Pneu sans chambre à air (tubeless)

Illustration : www.mecamotors.com



Un pneu ⁽²⁷⁵⁾ présente une coupure ^(F**) ou de l'usure ^(WW**) exposant la toile de renforcement ou un renflement ^(QQ) relié à un défaut de la carcasse (art. 178, 1°).

** Préciser « exposant la toile » dans les remarques.



La profondeur de la bande de roulement d'un pneu ⁽²⁷⁵⁾ mesurée dans une rainure ou une sculpture principale, sauf au niveau de l'indicateur d'usure, est inférieure ^(WW**) à 0,8 mm (1/32 po) (art. 178, 2°).

** Préciser « exposant la toile » dans les remarques.



Un pneu ⁽²⁷⁵⁾ présente une fuite d'air ^(T) ou une matière étrangère ^(AH) qui est logée profondément dans la bande de roulement ou le flanc et peut causer une crevaison (art. 178, 3°).



Un pneu ⁽²⁷⁵⁾ est ou peut venir en contact ^(AC) avec une partie fixe du véhicule (art. 178, 4°).

9.2 Roues et jantes (art. 160, 161 et 178)

- Pour vérifier les roues, placer la motocyclette sur son support central (s'il y en a un) et vérifier la roue arrière. Après, lever l'avant de la moto et vérifier la roue avant.
- Faire tourner la roue afin de vérifier si elle est voilée ou déformée.
- Vérifier l'état de la roue, si elle est fissurée ou endommagée.
- Vérifier l'état des éléments de fixation des roues.

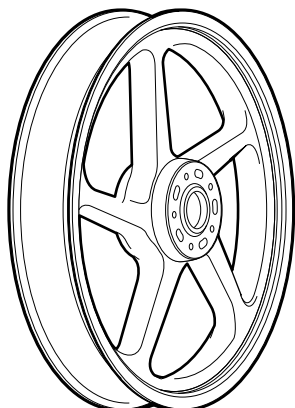


Illustration : www.mecamotors.com

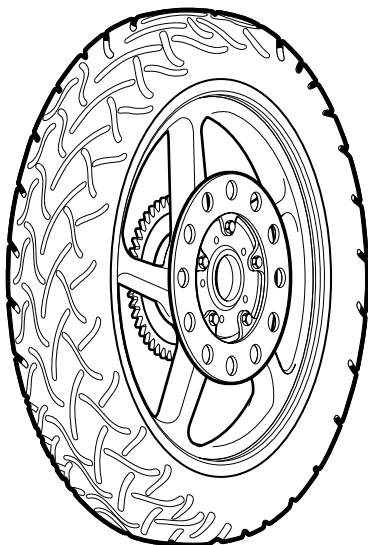


Illustration : www.mecamotors.com



Une jante ⁽²⁸¹⁾ est voilée (P), déformée (K) ou endommagée (N) (art. 160).



Une roue ^(272, 276) est corrodée (NA**) au point d'affaiblir sa capacité (art. 161).

** Préciser « au point d'affaiblir » dans les remarques.



Une roue ^(272, 276) est faussée (P), mal alignée (EE), déformée (K) ou endommagée (N) (art. 161).



Une roue ^(272, 276) présente une marque de réparation (FF**) ou comporte une soudure (RR) autre que celle qui a été effectuée par le fabricant (art. 161).

** Préciser dans les remarques.



Sur une roue à rayons, un rayon ⁽²⁸²⁾ est manquant (A), cassé (F) ou détendu (EE) (art. 161).



Une pièce de fixation ^(277*) de la roue sur l'essieu est manquante (A), fissurée (Q), cassée (F) ou insuffisamment serrée (EE) (art. 178, 5°).

* Préciser « de la roue » dans les remarques.



Une roue ^(272, 276) présente une fissure (Q), une cassure (F) ou un trou de boulon ovalisé (K) (art. 178, 6°).

9.3 Codes des composantes et des défauts des pneus et des roues

COMPOSANTE	DÉFECTUOSITÉ
272 – Roue	A – Absent/Manquant/Non muni
275 – Pneus	F – Cassé
276 – Roue à rayons (« broches »)	G – Coupé/Déchiré/Éraillé/Écorché/Entamé
277 – Pièces de fixation	K – Déformé/Ovalisé/Plié
278 – Valve	N – Endommagé
281 – Jante	P – Faussé/Voilé/Tordu
282 – Rayon de roue (« broche »)	Q – Fissuré/Rainuré/Fendillé
	T – Fuite
	W – Non conforme aux normes du fabricant
	AC – En contact/Permet contact
	AH – Matière étrangère
	EE – Mal serré/Lâche
	IN – Inadéquat
	KK – Non approprié
	NA – Corrodé
	PP – Refaçonné
	QQ – Renflé
	RR – Soudé
	VV – Usé

Véhicule routier de type militaire

Avant-propos

Les véhicules militaires non homologués par leur fabricant pour un usage routier lors de leur fabrication ont aujourd'hui la possibilité d'obtenir un droit de circuler valide sur le réseau routier au Québec, mais à certaines conditions.

L'élément principal permettant d'identifier un véhicule militaire est son numéro d'identification (NIV). Ainsi, dans le cas spécifique de ce type de véhicule militaire, si le numéro d'identification ne permet pas de vérifier qu'il était conforme aux normes fédérales applicables au moment où il a été fabriqué, il devra respecter les exigences réglementaires spécifiques au véhicule militaire.

L'homologation d'un véhicule, militaire ou non, ne change pas en fonction de son utilisation et est déterminée lors de la conception, de la fabrication et de la mise en marché de celui-ci. L'homologation routière reconnue par le fabricant autorise l'usage du véhicule sur le réseau routier au Québec.

Dans le cas d'un véhicule militaire non homologué par son fabricant pour un usage routier lors de sa fabrication, des particularités s'imposent. L'homologation prendra la forme d'une attestation d'un ingénieur si le demandeur souhaite utiliser le véhicule sur l'ensemble du réseau et d'une simple vérification mécanique si l'utilisation est uniquement prévue dans les zones où la limite de vitesse est de 70 km/h ou moins.

Il est à noter que l'ensemble du Guide est applicable au véhicule routier de type militaire en plus des particularités propres à l'annexe 1.

Généralités

Circulation sur tout chemin public :

Lorsque le propriétaire d'un véhicule routier de type militaire demande son immatriculation et l'obtention du droit de le mettre en circulation sur tout chemin public, il doit fournir à la Société une attestation d'un ingénieur selon laquelle le véhicule est sécuritaire pour circuler sur ce type de chemin. Cette attestation, fournie à la suite d'une vérification des composantes de ce véhicule et de leur assemblage en tenant compte de l'année de sa fabrication, doit comprendre :

- 1° la date de la vérification et de l'attestation;
- 2° la description du véhicule, incluant son numéro d'identification, sa marque, son modèle, son année de fabrication, le nombre de cylindres du moteur, sa cylindrée et son type de carburant;
- 3° la masse nette du véhicule ainsi que son poids nominal brut;
- 4° la déclaration de l'ingénieur indiquant que le véhicule est sécuritaire pour circuler sur tout chemin public;
- 5° le nom de l'ingénieur, son adresse, sa signature et son numéro de membre.

L'attestation doit être préparée en utilisant le formulaire publié sur le site Web de la Société. Cette attestation est reconnue comme faisant office d'homologation aux articles du RNSVR traitant des normes spécifiques applicables aux véhicules militaires.

Suivant cette attestation, le propriétaire doit obtenir un certificat de vérification mécanique conforme pour que le véhicule puisse circuler sans restriction.

Circulation sur les chemins où la limite de vitesse est de 70 km/h ou moins (plaque d'immatriculation portant le préfixe C) :

Lorsque le propriétaire d'un véhicule routier de type militaire demande son immatriculation et l'obtention du droit de le mettre en circulation dans les zones où la limite de vitesse est de 70 km/h ou moins, le propriétaire doit avoir obtenu un certificat de vérification mécanique conforme depuis moins d'un an.

L'homologation aux articles du RNSVR traitant des normes spécifiques aux véhicules militaires devient la responsabilité du mandataire en vérification mécanique.

Dispositifs d'éclairage, signaux d'avertissement et système électrique

Pièces et procédures

Description de la défektivité

1.1 Phares, feux et réflecteurs

(art. 136, 143.1, 143.2 et 143.3)

Notes :

- Les phares, les feux et les réflecteurs d'un véhicule routier de type militaire n'ont pas à être conformes aux normes du fabricant.
- Un phare, un feu ou un réflecteur d'un véhicule routier de type militaire n'est pas conforme aux normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada prévues par la *Loi sur la sécurité automobile* (L.C. 1993, c. 16) applicable à la date de fabrication de ce véhicule ou à la norme SAE J759 publiée par la Society of Automotive Engineers si la lentille ne possède pas le marquage approprié indiqué dans le tableau ci-dessous :

Dispositions générales



Un phare ^(1, 2), un feu ^(*) ou un réflecteur ⁽⁸⁾ d'un véhicule routier de type militaire n'est pas conforme aux normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada prévues par la *Loi sur la sécurité automobile* (L.C. 1993, c. 16) ^(W**) applicables à la date de fabrication de ce véhicule ou à la norme SAE J759 publiée par la Society of Automotive Engineers ^(W**) (art. 136).



Un phare ^(1, 2) ou un feu ^(*) d'un véhicule routier de type militaire ne s'allume ^(HH) pas avec l'intensité prévue par le fabricant ^(W**) du phare ou du feu (art. 136).

* Préciser quel feu est visé.

** Préciser dans les remarques.

Tableau récapitulatif des marquages selon la norme SAE J759

Feux de route et de croisement	M (motocyclette) ou N (cyclomoteur)
Feu de position arrière	T
Feu de freinage	S
Feux de changement de direction	À l'avant : D, possibilité de combiner avec P À l'arrière : D
Feu de plaque d'immatriculation	L
Réflecteurs	A

a) Phares (art. 143.1)

Le véhicule routier de type militaire fabriqué après le 1^{er} janvier 1975 n'est pas muni ^(A) d'un phare de jour ⁽³⁾ qui s'allume lorsque la clé de contact est à la position marche (art. 143.1).

b) Feux de changement de direction (art. 143.3)

Le véhicule routier de type militaire n'est pas muni ^(A) d'une lampe témoin ^(5*) (art. 143.3).

* Préciser quel témoin dans les remarques.

c) Feu de position arrière (art. 143.1)

Le véhicule routier de type militaire fabriqué après le 1^{er} janvier 1975 n'est pas muni ^(A) d'un feu de position ⁽⁶⁾ arrière qui s'allume lorsque la clé de contact est à la position marche (art. 143.1).

d) Éclairage du tableau de bord (art. 143.2)

Le véhicule routier de type militaire n'est pas muni ^(A) d'un dispositif d'éclairage ⁽¹⁶⁾ permettant un éclairage suffisant de l'indicateur de vitesse (art.143.2).

e) Feu de plaque (art. 143.1)

Le véhicule routier de type militaire fabriqué après le 1^{er} janvier 1975 n'est pas muni ^(A) d'un feu de plaque ⁽¹⁵⁾ qui s'allume lorsque la clé de contact est à la position marche (art. 143.1).

**Société de l'assurance
automobile**

Québec 

Avec vous,
au cœur de votre sécurité