

Certificat d'Aptitude au Sport Motocycliste

FFM
FEDERATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME



Edition 2019



Certificat d'Aptitude au Sport Motocycliste

PRÉSENTATION

Le CASM permet à toute personne de plus de 12 ans et ne possédant pas le permis de conduire, de pratiquer en circuit fermé le sport motocycliste en championnat officiel, trophées nationaux, compétitions de masse, épreuves de loisir ou dans les familles de disciplines suivantes : Vitesse, Motocross, Enduro, Trial, Moto-ball, Courses sur Pistes (décret du 28 mars 1988).

Pour les mineurs voulant se présenter au CASM, une autorisation parentale sera exigée.

Depuis le 1er septembre 2005, le CASM est également exigé pour la délivrance d'une licence compétition annuelle aux nouveaux pilotes (disposition commune aux 2 fédérations qui organisent des activités motocyclistes).

Un minimum d'apprentissage du sport motocycliste et de connaissance de la réglementation sportive est de nature à permettre une diminution des accidents.

Nota : les personnes titulaires d'un guidon d'or et pouvant justifier de 2 ans de licences obtiennent le CASM par équivalence sur demande auprès de leur Ligue Motocycliste Régionale.

Les dirigeants de clubs et les éducateurs moto diplômés au sein des clubs et des écoles de pilotage sont là pour vous renseigner, vous former à cet examen et vous faire progresser techniquement et physiquement. N'hésitez pas à leur demander conseil.

**Le CASM est un examen en deux parties :
partie théorique et partie pratique**

Le CASM est également un examen important pour votre formation et votre épanouissement dans le sport motocycliste.

*Pour s'inscrire au CASM
et pour tout renseignement,
adressez-vous à votre Ligue
Régionale.
Coordonnées disponibles sur
www.ffmoto.com*

FORMATION THEORIQUE

Elle est composée des chapitres suivants :

- ▶ La sécurité
- ▶ La réglementation sportive
- ▶ L'environnement
- ▶ La Sécurité Routière
- ▶ Les obligations et recommandations

Déroulement : Vous devrez répondre à 40 questions en 40 minutes.

Présentées sous forme de questionnaire à choix multiples (QCM), les questions pourront être illustrées par la projection de photos.

Les QCM peuvent comporter une ou plusieurs bonnes réponses.



Avertissement : Ce document a pour but de vous aider à préparer l'examen du CASM. Il ne peut d'aucune façon se substituer aux réglementations publiques et fédérales.

Vous êtes vivement invité à prendre connaissance de ces réglementations : Code du sport, Règles techniques et de sécurité, Code sportif FFM et règlements particuliers des épreuves auxquelles vous participerez.

Pour une meilleure préparation, adressez-vous à un moto-club, une école de pilotage ou un éducateur sportif formé et diplômé.

Nota : Pour des raisons de lisibilité du texte, le terme « machine » indique les différents types d'engin : cyclomoteur, moto, quad, side-car...

1. LA SÉCURITÉ

1.1 - L'équipement du pilote obligatoire

Pour pratiquer le sport motocycliste, vous devez mettre :

- Un casque moto homologué,
- des bottes en cuir ou en matériau synthétique,
- des gants en cuir ou une matière équivalente,
- un pantalon en matériau résistant,
- maillot à manches longues.



Spécifiquement, en tout terrain : il faut également porter des protections dorsale et pectorale, maillot à manches longues. Il est recommandé de mettre des lunettes, des genouillères, des coudières.

En vitesse et supermotard : les équipements doivent être en cuir.

En compétition vitesse, il est obligatoire de porter une protection dorsale (recommandée en entraînement et en loisir).

Les équipements doivent être conformes aux normes en vigueur et en bon état.

1.2 - Les éléments obligatoires pour la machine selon les disciplines



Pour rouler sur circuit fermé, il faut vérifier :

- béquille retirée,
- rétroviseurs démontés,
- extrémités des guidons bouchées avec un matériau solide,
- leviers arrondis par des boules,
- carter de protection de chaînes et de pignons,
- toute partie coupante ou dangereuse (échappement) doit être protégée ou supprimée,
- de façon générale, toute partie saillante ou agressive doit être protégée ou supprimée,
- récupérateur d'huile,
- coupe circuit,
- freins en bon état de fonctionnement,
- retour correct de la poignée de gaz.

- plaque numéro :
 - aux dimensions réglementaires,
 - couleurs conformes à la catégorie,
 - publicité interdite sur les plaques numéros.

Vous devez vérifier (ou faire vérifier) que votre machine est en conformité avec le règlement technique de la discipline pratiquée et le règlement des épreuves auxquelles vous participez.

➤ Sanctions possibles :

Si votre machine ne respecte pas le règlement, avant et pendant la course, vous pouvez être interdit de départ ou disqualifié, voire sanctionné d'une amende.

1.3 - Les services de sécurité et de secours

La sécurité sur les circuits est faite en premier lieu, par les commissaires de piste.

En cas d'accident, seules les personnes suivantes sont autorisées à intervenir :

- Les secouristes ou pompiers et leurs véhicules de secours (ambulance...)
- Le médecin
- Les commissaires de piste

Seuls les officiels et le service de sécurité peuvent intervenir : Commissaires de pistes, secouristes, médecin, safety-car.

1.4 - Les arrêts sur circuits ou terrains

En cas d'arrêt sur le circuit (panne, chute), il est strictement interdit de repartir en sens inverse de la piste, que ce soit à moto, en poussant la machine ou à pied.

Si après un arrêt, la machine ne repart pas, vous devez la dégager de la piste et la placer en sécurité.

Il est obligatoire de respecter les entrées et les sorties de piste.



1.5 - L'attitude en pilotage

Lorsque vous êtes dépassé par un pilote plus rapide que vous, vous devez conserver votre trajectoire.

Vous ne devez pas zigzaguer sur la piste et gêner les autres pilotes.

Pour votre sécurité et celle des autres, vous devez limiter votre prise de risque.

1.6 - La santé et la condition physique du pilote

- Le sport motocycliste nécessite une bonne condition physique qui doit être entretenue,
- Une bonne musculature améliore votre sécurité et vous protège en cas de chocs,
- Avant de monter sur votre machine, vous devez toujours vous échauffer. Cela diminue les risques de blessures articulaires et musculaires,
- Pour votre entraînement, vous demanderez les conseils d'un éducateur sportif diplômé et formé pour vous aider,
- La diététique améliore le rendement musculaire et la capacité de récupération.

Vous devez faire attention à ce que vous mangez. (Voir le guide diététique FFM, téléchargeable sur www.ffmoto.org – rubrique : haut niveau)

- Se préparer psychologiquement améliore le self contrôle, la concentration et la motivation.



1.6.1 - Le dopage est interdit

Pour lutter contre les méfaits du dopage, les contrôles peuvent avoir lieu à l'entraînement comme sur tous les types d'épreuves, quel que soit le niveau. Alors, pour éviter d'être en faute :

- Prévenez le médecin et les autres professionnels de la santé (pharmacien, dentiste...), que vous pratiquez un sport...
- Rejetez la prise de médicaments sans l'avis d'un médecin,
- Ne prenez pas des substances et des compléments alimentaires sans l'avis du médecin.

Le pilote, une mécanique humaine complexe qu'il faut entretenir tout comme votre moto ou votre quad.

➤ Sanctions possibles :

En cas de contrôle positif, outre des problèmes graves de santé, Vous risquez :

- une disqualification,
- une suspension temporaire voire définitive de votre licence,
- une interdiction de reprendre une licence.

Pratiquer un sport, c'est respecter les règles, les autres et soi-même.

C'est rejeter la tricherie, la violence, le dopage.

1.6.2 - Alcool et drogues

La consommation d'alcool et/ou de drogue est totalement incompatible avec la pratique sportive motocycliste. C'est donc totalement interdit et peut être considéré comme du dopage.

A savoir : Les produits stupéfiants restent dans l'organisme plusieurs semaines, voire plusieurs mois, selon la consommation (quantité et fréquence).



2. RÉGLEMENTATION SPORTIVE EN COMPÉTITION

2.1 - Précisions sur les machines (motos ou quads)

- Les motos et les quads exclusivement réservés à une utilisation en circuit fermé, ne sont pas homologués pour un usage sur la voie publique (routes, chemins). C'est le cas du motocross ainsi que la plupart des motos de vitesse.
- Les motos de Trial et d'Enduro sont homologuées et immatriculées. Elles peuvent donc rouler sur la voie publique à condition que les pilotes soient titulaires du permis de conduire correspondant à la cylindrée de la machine pilotée (BSR ou permis AM pour les jeunes de 14 à 16 ans) et respectent les règles du Code de la route.

2.2 - Ages de pratique et cylindrées

Selon les disciplines, les cylindrées varient en fonction des âges de pratique. Il convient de se reporter aux règlements fédéraux (RTS, Règlements championnats,...), accessibles sur le site www.ffmoto.org – rubrique : juridique, annuaire FFM, ...

2.3 - Les règlements

Les règlements des épreuves sont disponibles auprès des organisateurs (moto-clubs, ligues régionales pour les championnats régionaux,...). Pour les différents Championnats, Coupes et Trophées de France FFM, les règlements sont accessibles sur le site www.ffmoto.org ou dans l'annuaire FFM.

2.4 - Les épreuves ou manifestations

L'organisation d'une compétition officielle est confiée à un moto-club, auprès duquel vous pouvez vous renseigner pour obtenir le règlement et vous inscrire. Vous devez vérifier auprès de l'organisateur que l'épreuve est « officielle » c'est-à-dire reconnue par la fédération pour être assuré avec votre licence.

Vous devez vous engager ou vous inscrire pour participer avant la date de l'épreuve soit auprès du club voire de la FFM pour la plupart des Championnats de France.



2.5 - Formalités à effectuer pour être autorisé(e) à prendre le départ

Ces conformités sont prévues le matin de l'épreuve voire la veille (se reporter au règlement particulier de l'épreuve).

a) Le contrôle administratif :

Vous devez présenter :

- Votre licence en cours de validité,
- Votre CASM,
- Pour les épreuves empruntant la voie publique (Trial, Enduro, Rallye routier), vous devez présenter en plus, le permis de conduire, la carte grise et l'attestation d'assurance du véhicule.



b) Le contrôle technique :

Lors d'un contrôle technique, vous devez présenter :

- Votre machine (moto ou quad) telle qu'elle sera utilisée en course,
- Vos équipements.

2.6 - Les officiels de l'épreuve ou d'une manifestation

Le rôle des officiels

Une équipe d'officiels veille au bon déroulement de l'épreuve. Chacun a un rôle bien précis qu'il faut connaître.

Les officiels qui sont des bénévoles qualifiés, méritent le respect sous peine de sanctions importantes.

En cas de non-respect, y compris de la part de vos accompagnateurs vous risquez une disqualification, une suspension temporaire voire définitive de votre licence...

2.6.1 - Le Directeur de Course

Responsable de la course, il a tout pouvoir pour assurer la bonne gestion de la course et faire appliquer les décisions du jury, à ce titre :

- il peut interdire à un pilote de prendre le départ pour non-conformité de la machine (moto ou quad), suite au rapport du Commissaire Technique,
- il peut arrêter un pilote pendant une course pour des raisons de sécurité ou d'atteinte à l'environnement (bruit, perte de liquide, émission de fumée...)
- il donne le départ et l'arrivée de la course,
- il décide de l'utilisation du drapeau rouge,
- il peut à tout moment mettre en place toutes les mesures exceptionnelles de sécurité,
- il reçoit les réclamations.

2.6.2 - Les Commissaires Sportifs

Au nombre de 3 minimum par épreuve, les commissaires :

- sont chargés de faire appliquer le règlement,
- siègent au jury et jugent les réclamations.

2.6.3 - Les Commissaires de Piste

Leur nombre varie en fonction du tracé du circuit et de la discipline.

Chaque commissaire :

- est responsable de la signalisation (drapeaux),
- assure la sécurité des pilotes et du public à son poste.

2.6.4 - Le Commissaire Technique

Il effectue les contrôles techniques des machines (moto ou quad) et de l'équipement du pilote avant l'épreuve et les vérifications en cas de réclamation.

2.6.5 - Le Jury

Composé d'au moins 3 membres, le jury détient tous les pouvoirs pour :

- contrôler l'application des règles sportives et de sécurité,
- statuer sur les réclamations sportives de la compétition,
- appliquer d'éventuelles sanctions (déclassement de l'épreuve, amendes...),
- approuver les résultats.

Pour les Championnats, Trophées et Coupes de France, la FFM peut désigner un arbitre qui aura les mêmes pouvoirs que le Jury.



2.6.6 - L'arbitre et les juges de touche en moto-ball

Généralement au nombre de 2 sur le terrain, les arbitres sont les officiels en charge du déroulement des matchs. Ils veillent à l'application du règlement. Ils peuvent sanctionner des joueurs pour fautes ou contestations des décisions arbitrales. Ils sont assistés de 2 juges de touche.



2.6.7 - Le délégué fédéral ou de Ligue

Il représente l'instance qui l'a désigné. Il vérifie l'application des règlements sportifs. Il préside le jury.

2.6.8 - Le Chronométrateur

Il établit les classements de l'épreuve en fonction soit des temps réalisés, soit de l'ordre d'arrivée.

2.7 - Les drapeaux

Les drapeaux permettent de transmettre aux pilotes en course plusieurs types de signaux :

- les signaux d'information : drapeaux national, damiers, bleu, vert,
- les signaux de danger : drapeaux jaune, rayé jaune et rouge, blanc, croix de Saint André sur fond blanc,
- les signaux d'injonction : drapeaux rouge, noir, rond orange sur fond noir.

Des drapeaux ou panneaux spécifiques à certaines disciplines sont également utilisés (exemple : croix rouge sur fond blanc en supercross, croix de Saint André noire sur fond jaune en course sur piste...).

Les drapeaux peuvent être présentés de façon fixe (sans mouvement de bras), agité en huit ou de haut en bas, ou encore en double agité (2 drapeaux jaunes).



La signification des différents drapeaux est présentée en pages suivantes du présent document. Une bonne connaissance des drapeaux est exigée à l'examen.

Dans les disciplines Vitesse (toujours agités)



NATIONAL PRÉSENTÉ DEPUIS LE VÉHICULE DE DIRECTION DE COURSE :
Fermeture de la piste aux non-compétiteurs.

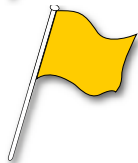
NATIONAL : Signal du départ de la course. Lorsqu'un circuit est équipé de feux de départ, le Directeur de Course doit impérativement les utiliser. Ce n'est qu'en cas de défaillance des feux ou lors des épreuves d'endurance que ce drapeau peut être utilisé.



VERT : La piste est libre de tout danger. Ce drapeau doit être présenté lors du premier tour des essais, du tour de reconnaissance, du tour de chauffe ainsi qu'au poste suivant un drapeau jaune.



DRAPEAU ROUGE OU FEU ROUGE :
Arrêt de la course ou des essais. Le pilote doit rejoindre son stand à vitesse réduite. Ce drapeau est à disposition du Directeur de Course et des Chefs de Poste et ne peut être présenté que sur ordre du Directeur de Course.



JAUNE : Danger sur cette section de la piste, les pilotes doivent ralentir et être prêts à s'arrêter. Il est interdit de dépasser sous le drapeau jaune. Lors du tour d'inspection, il doit être présenté par le signaleur à l'endroit où il opérera pendant la course.

DOUBLE DRAPEAU JAUNE AGITÉ :
Présentation au poste concerné en cas de chute si le pilote et/ou la moto restent sur la piste.

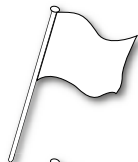


JAUNE AVEC BANDES VERTICALES ROUGES : Changement d'adhérence. Surface glissante quelle qu'en soit la cause. En cas de chute, si la machine est tombée sur la piste, même si elle a continué sa course dans le bac à graviers, présentation du drapeau jaune à bandes rouges simultanément avec le drapeau jaune, il sera retiré dès que le Chef de Poste aura vérifié qu'il n'y a pas de changement d'adhérence dû à la chute.



BLEU : Signal de dépassement. Un coureur plus rapide cherche à vous dépasser, laissez le passage. Ce drapeau est un signal d'information, dont la présentation ou la non présentation n'engage pas la responsabilité des Commissaires de Piste. Il peut être également présenté simultanément avec le drapeau à

damier si le pilote de tête est sur le point de dépasser un pilote attardé lors de l'arrivée d'une course, il signale au pilote attardé qu'il a encore un tour à effectuer.



BLANC :
Un véhicule est au ralenti sur la piste, le dépassement de celui-ci est autorisé.



BLANC AVEC UNE CROIX DE SAINT-ANDRÉ ROUGE (FIXE) :
Il est présenté sur ordre de la Direction de Course lorsqu'il commence à pleuvoir en un point du circuit, si la pluie s'intensifie il sera accompagné du drapeau jaune à bandes rouges.



PANNEAU "SC" :
Le panneau "SC" doit être présenté sur ordre du Directeur de course, complété par un drapeau jaune agité quand un safety-car emprunte la piste, le dépassement du safety-car est interdit. Le dépassement entre pilotes est interdit.



NOIR AVEC UN DISQUE ORANGE :
Le coureur doit quitter la piste le plus rapidement possible. Ce drapeau est à disposition du Directeur de Course et des Chefs de Poste. Il ne peut être présenté que sur ordre du Directeur de Course.



NOIR ACCOMPAGNÉ D'UN NUMÉRO :
Signal d'arrêt pour le motocycle portant ce numéro. Le pilote doit rentrer aux stands et ne pourra plus repartir.



À DAMIERS NOIRS ET BLANCS :
Fin de la course ou des essais.

À DAMIERS NOIRS ET BLANCS PRÉSENTÉ DEPUIS LE VÉHICULE DE DIRECTION DE COURSE :
Ouverture de la piste aux non-compétiteurs.

Les dimensions des drapeaux doivent être d'environ 800 x 1000 mm. Pour les épreuves se déroulant la nuit, des panneaux rétro-réfléchissants de couleur identiques remplaceront les drapeaux.

Dans les disciplines Motocross



NATIONAL :
Signal du départ d'une course.



VERT : Piste libre



ROUGE :
Signal d'interruption d'une course ou d'une séance d'essai.



JAUNE (IMMOBILE) : Danger, ralentir et défense de dépasser. Pour ne pas risquer de lui faire perdre sa signification, l'usage du drapeau jaune immobile ne devra pas excéder le temps nécessaire au dégagement de la piste.

JAUNE (AGITÉ) : Danger grave, soyez prêt à stopper. Défense de dépasser. Le drapeau jaune agité est utilisé lorsque l'accident vient de se produire et s'il présente un certain caractère de gravité ou d'encombrement important de la piste.

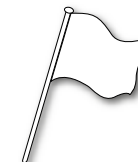


JAUNE AVEC BANDES VERTICALES ROUGES (FIXE) : Utilisé dans les courses mixtes (Supermotard). Attention ! piste glissante, changement d'adhérence.



BLEU (IMMOBILE) : Un concurrent de la tête de course rattrape un concurrent attardé et le suit de près.

BLEU (AGITÉ) : Un concurrent de la tête de course cherche à doubler un pilote attardé. Ce dernier doit garder sa trajectoire et le laisser passer.



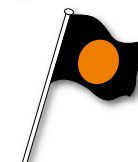
BLANC :
Danger grave, soyez prêt à stopper. Défense de dépasser. Ce drapeau est également utilisé pour appeler les secours.



BLANC AVEC UNE CROIX DE SAINT-ANDRÉ ROUGE (FIXE) :
Personnel médical sur la piste, roulez avec une extrême prudence. Défense de dépasser et le pilote n'est pas autorisé à sauter, les roues de la moto doivent rester en contact avec le sol.



NOIR ACCOMPAGNÉ D'UN NUMÉRO (FIXE) : Pour le concurrent portant ce numéro, signal d'arrêt à son stand au prochain tour.



NOIR AVEC UN DISQUE ORANGE ACCOMPAGNÉ D'UN NUMÉRO (FIXE) :
Le pilote portant ce numéro doit immédiatement quitter la piste.



À DAMIERS NOIRS ET BLANCS (AGITÉ) :
Signal d'arrêt à la fin de course ou de fin de séance d'essai.

Les dimensions des drapeaux doivent être d'environ 750 x 600 mm. Pour les épreuves se déroulant la nuit, des panneaux rétro-réfléchissants de couleur identiques remplaceront les drapeaux.

3. L'ENVIRONNEMENT

Le sport motocycliste se doit de respecter l'environnement :

Le sport motocycliste reste sous la menace écologiste. Aussi, il est de l'intérêt de tous les passionnés d'agir pour préserver nos pratiques en respectant les règles et les recommandations relatives à l'environnement, prescrites par votre fédération et les organisateurs des manifestations sportives.

3.1 - Bruit

- Avoir une pratique respectueuse de l'environnement,
- Avoir un système d'échappement conforme aux règles techniques de la discipline pratiquée et en bon état.

Le bruit n'est pas synonyme de puissance.



3.2 - Pollution

- Maintenir sa machine (moto ou quad) en bon état et adopter les bons réglages afin d'éviter les émissions de fumée, les fuites d'huile ou de liquide...
- Ne pas déverser des produits pétroliers usagés (carburant, huiles...). Utiliser des bacs spéciaux de récupération prévus à cet effet sur le circuit, à défaut ceux d'un garage ou d'une déchetterie.
- Récupérer les emballages et conditionnements, même vides.
- Le tapis environnemental est obligatoire pour les épreuves, manifestations ou entraînements.
- Lavage (utiliser les aires dédiées), à défaut station de lavage du commerce.
- Ne pas laisser vos pneus usagés sur le parc coureur. Récupérez-les pour les déposer en déchetterie.

Sur les circuits et sites de pratique, utiliser les poubelles, les containers de tri sélectif...

3.3 - Réglementation environnementale

Quelques éléments de réglementation :

- Seules les machines (moto ou quad) immatriculées sont autorisées à rouler dans les chemins,
- Les pneus de motocross sont interdits sur les chemins (trial et enduro),
- Utilisez uniquement les voies ouvertes à la circulation publique (trial et enduro),
- Ne pas utiliser les tracés d'une épreuve d'enduro avant, comme après (partie de voies non ouvertes, dégradation des sols et désagrément pour les riverains).

Préserver l'environnement, c'est l'affaire de tous, alors « Je roule nature »

4. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Remarques : les nouvelles dispositions en vigueur permettent à tous les élèves de collège de bénéficier d'une formation à la sécurité routière dans le cadre de la préparation au permis AM (Attestation scolaire de Sécurité Routière ou ASR). Il est conseillé de prendre connaissance du contenu proposé dans le cadre de ces ASSR afin de pouvoir répondre aux éventuelles questions portant sur la Sécurité Routière pour le CASM.

Quand vous roulez sur la voie ouverte à la circulation de véhicules terrestres motorisés (route, parking ou chemin), vous devez respecter le Code de la route.

Vous devez rouler avec un véhicule homologué, immatriculé et assuré (voir également paragraphe 2.1).

Vous devez donc avoir un permis (AM ou un BSR pour les 50cc et moins), un permis A en moto ou B en quad (selon cylindrées).

Donc pour les épreuves qui empruntent tout ou partie d'une voie ouverte à la circulation publique, vous devez avoir un permis. C'est le cas en trial, enduro, rallye routier.

Lorsque vous roulez sur la route ou sur un chemin, vous devez avoir un comportement civique et responsable. « Ta ville, ce n'est pas un circuit »

5. LES OBLIGATIONS ET RECOMMANDATIONS

5.1 - Les assurances

Elles sont obligatoires. La licence, sous réserve de respecter les conditions de son utilisation, assure au titulaire, une protection en Responsabilité Civile et pour les Dommages corporels (se reporter aux conditions mentionnées à la demande de licence).

En cas d'accident, il faut :

- prévenir l'organisateur le jour de l'épreuve,
- faire une déclaration d'accident dans les 5 jours,
- pour les licenciés FFM, vous pouvez faire une déclaration à l'assureur de la Fédération via le site www.ffmoto.org ou sur formulaire téléchargeable sur ce même site.

En cas de blessure suite à un accident, vous devez avoir un avis médical pour la reprise après un accident.

Avant d'être une assurance, la licence est une adhésion à une Fédération.

Elle permet à la Fédération d'être représentative de ses licenciés et au-delà des utilisateurs de motos ou de quads...

La licence permet également d'organiser les calendriers sportifs, de former les officiels, de préparer et accompagner les équipes de France au plus haut niveau international.

5.2 - Le fait d'être titulaire d'une licence délivrée par une fédération sportive reconnue, vous oblige à avoir un comportement citoyen, courtois et sportif. Vous serez également responsable de vos proches et de vos accompagnants.

Respectez la CHARTE DU SPORTIF

PRESENTATION DE LA FORMATION PRATIQUE

MAITRISE DU VEHICULE

Elle porte sur :

- le démarrage de la moto,
- la conduite en slalom,
- la montée et descente des vitesses,
- l'accélération et le freinage,
- la conduite en tours de circuit comportant des obstacles et autres difficultés d'une enceinte sportive.



L'examen pratique débute par une vérification technique de la moto (pas de quad admis) et de l'équipement du pilote assimilable à un contrôle technique effectué sur la majorité des épreuves.

Si l'un de ces éléments (moto ou équipement) n'est pas conforme, le candidat ne pourra pas passer l'examen pratique.

Déroulement : Après cette vérification, le candidat participe à un échauffement d'une durée de 10 minutes sous la conduite de l'examineur. L'examen pratique débute alors sous forme de 5 ateliers. Une note égale ou supérieure à 14/20 est nécessaire pour réussir la pratique.

Le niveau de maîtrise de la moto requis pour passer la formation pratique du CASM nécessite une expérience de pilotage permettant la préparation aux 5 ateliers suivants.

- Atelier 1 : Slalom lent décalé (4 points)
- Atelier 2 : Couloir avec changement de trajectoire (3 points)
- Atelier 3 : Equilibre (4 points)
- Atelier 4 : Slalom rapide et test drapeaux (4 points)
- Atelier 5 : Accélération/Freinage (5 points)

Pour vous donner toutes les chances d'obtenir le CASM, rapprochez-vous d'un moto-club, d'une école de pilotage ou d'un éducateur.

Nota : Les personnes titulaires d'un permis « A » ou du guidon d'or FFM sont dispensées de la partie pratique du CASM.



Vous êtes titulaire du CASM

- Choisissez votre club : environ 1350 clubs affiliés à la FFM.
Contact : Ligue Motocycliste Régionale ou www.ffmoto.org – rubrique : compétition
- Le club vous aidera dans le choix de votre licence en fonction de votre âge, de votre discipline, de votre niveau.
- Choisissez votre épreuve sur les conseils de votre club selon le calendrier du championnat.
- Prenez connaissance du règlement de l'épreuve choisie auprès du club organisateur.
- Retournez votre inscription au club organisateur dans les délais prévus.
- Présentez-vous le jour de l'épreuve aux vérifications d'usage (administratives et techniques).

LA CHARTE DU SPORTIF

Tout sportif, débutant ou champion, s'engage à :

- 1 se conformer aux règlements
- 2 respecter les décisions des officiels
- 3 respecter adversaires et partenaires
- 4 refuser toute forme de violence, de tricherie et de dopage
- 5 refuser toute forme de discrimination et lutter contre l'homophobie
- 6 être maître de soi en toutes circonstances
- 7 être loyal dans le sport et dans la vie
- 8 respecter l'environnement



Fédération Française de Motocyclisme

74 avenue Parmentier – 75011 Paris
Tél : 01.49.23.77.00 / Fax : 01.47.00.08.37
e-mail : ffm@ffmoto.com
www.ffmoto.org