

## CASM : la formation théorique.

Première partie du CASM, la formation théorique est constituée des éléments suivant :

### Préambule

**Précisions sur les machines** : une moto de cross ainsi que certaines machines de vitesse ne sont pas homologuées pour circulation sur voie publique (routes, chemins). Elles sont réservées à une utilisation en circuit fermé. 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 et respectent les règles du code de la route.

**Le sport moto respecte l'environnement** : des règles sont à observer afin de ne pas provoquer certaines nuisances. **Bruit** avoir un système d'échappement conforme aux normes et en bon état. **Le bruit n'est pas synonyme de vitesse. Pollution** : pratiquer sa discipline sur les sites appropriés tels que les terrains homologués. Maintenir sa machine en bon état et adopter les bons réglages afin d'éviter les émissions de fumée, les fuites d'huile, etc... Ne pas déverser des produits pétroliers usagés. Récupérer les emballages et conditionnements, même vides. **Respecter la nature et les autres, c'est le respect de soi-même.**

**Le pilote, une mécanique humaine complexe** : le sport moto nécessite une bonne condition physique qui doit être entretenue. Avant de monter sur la moto, toujours penser à s'échauffer ; cela diminue les risques de traumatismes articulaires et musculaires. Le suivi médical ne doit pas être négligé car il fait partie intégrante de l'entraînement. La diététique améliore le rendement musculaire et la capacité de récupération. Se préparer psychologiquement améliore le self contrôle, la concentration et la motivation. Pratiquer un sport c'est respecter les règles, les autres et soi-même. C'est rejeter la tricherie, la violence, le dopage.

**N'oubliez pas que les éducateurs moto, Brevetés fédéraux et Brevetés d'Etat ainsi que les dirigeants des clubs sont là pour vous renseigner et vous faire progresser techniquement et physiquement. N'hésitez pas à leur demander conseil.**

- 1. Formalités à satisfaire le matin d'une épreuve
  - a. Le contrôle administratif : le pilote doit présenter : la licence en cours de validité le CASM ou permis. Le permis de conduire ainsi que la carte grise et l'attestation d'assurance sont obligatoires pour les épreuves empruntant la voie publique (Trial, Enduro).
  - b. Le contrôle technique (équipement du pilote et la machine doivent être conformes à la réglementation de la discipline).
    - Eléments obligatoires selon les disciplines (exemples) :
      - freins en bon état de fonctionnement
      - béquille retirée
      - extrémités des guidons bouchées
      - leviers arrondis par des boules
      - récupérateur d'huile
      - retour correct de la poignée de gaz
      - coupe circuit
      - carter de protection de chaînes et de pignons
      - plaque numéro : aux dimensions réglementaires couleurs conformes à la catégorie publicité interdite sur les plaques numéros
    - l'équipement du pilote :
      - casque homologué
      - bottes
      - gants
      - pantalon
      - pare-pierres
      - maillot à manches longues (tout-terrain)
      - cuir et protection dorsale (vitesse, supermotard...)
- 2. Le rôle des officiels L'organisation d'une compétition officielle est confiée à un moto-club. Toute épreuve doit bénéficier d'une autorisation fédérale et préfectorale et doit être organisée sur un circuit homologué. Une équipe d'officiels veille au bon déroulement de l'épreuve et chacun a un rôle bien précis
  - a. Le Directeur de Course est le responsable de l'épreuve :
    - peut interdire à un pilote de prendre le départ pour non conformité de la machine, suite au rapport du Commissaire Technique

donne le départ et l'arrivée de la course  
décide de l'utilisation du drapeau rouge

- b. Le Commissaire Sportif : 3 par épreuve  
est chargé de faire appliquer le règlement,  
siège au jury et juge les réclamations.
  - c. Le Commissaire de Piste  
est responsable de la signalisation (drapeaux) et de la sécurité sur le circuit.
  - d. Le Chronométrateur  
prend les temps des pilotes,  
établit les classements de l'épreuve.
  - e. Le Commissaire Technique  
effectue les contrôles techniques des machines et de l'équipement du pilote avant l'épreuve et les  
vérifications en cas de réclamation.
  - f. Le Jury  
statue sur les réclamations sportives de la compétition  
applique d'éventuelles sanctions (déclassement, amendes... )
- 3. Les drapeaux en usage sur les circuits :



- 4. Les arrêts sur circuit : Seul le service de sécurité officiel peut intervenir (Commissaires de pistes, secouristes, médecin, pace-car). 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 ou à pied. Si après un arrêt, la moto ne repart pas, il faut la dégager de la piste et la garer sur le côté. Il est obligatoire de respecter les entrées et les sorties de piste.
- 5. Déclaration d'accident : prévenir (organisateur le jour de l'épreuve, prévenir l'assurance de la fédération au moyen du formulaire remis par l'organisateur dans les délais impartis. pour la reprise de la compétition, être muni d'un certificat médical.