



Association Suisse de Pocket Bike

Règlement pilotes et techniques 2011

Art 1.1	Généralités	Page 3
Art 1.1.1	Validité	Page 3
Art 1.1.2	Cas particulier non prévu dans le règlement	Page 3
Art 1.1.3	Principe	Page 3
Art 2.1	Licences et inscriptions	Page 3
Art 2.1.1	Licences « une manifestation »	Page 4
Art 2.1.2	Licences étrangères	Page 4
Art 2.1.3	Attribution des numéros de départ- Répartition	Page 4
Art 3.1	Définition Pocket-Bike	Page 4
Art 3.1.1	Dimensions	Page 5
Art 3.1.2	Poids	Page 5
Art 3.1.3	Rupteur d'allumage	Page 5
Art 3.1.4	Repose-pieds	Page 5
Art 3.1.5	Freins	Page 5
Art 3.1.6	Dispositif de protection des freins	Page 5
Art 3.1.7	Rapport de transmission	Page 6
Art 3.1.8	Chaîne	Page 6
Art 3.1.9	Protection de chaîne	Page 6
Art 3.1.10	Carénage	Page 6
Art 3.1.11	Cadres	Page 6
Art 3.1.12	Numéro de départ	Page 6
Art 3.1.13	Acceptation des machines	Page 7
Art 4.1	Exclusion des « China-Bikes »	Page 7
Art 5.1	Contrôle technique	page 7
Art 6.1	Catégories	Page 8
Art 6.1.1	Juniors A	Page 9
Art 6.1.2	Juniors B	Page 10
Art 6.1.3	40cc Libre	Page 11
Art 6.1.4	Seniors A	Page 11
Art 6.1.5	Seniors B	Page 12
Art 6.1.6	Débutants	Page 12



Art. 7.1	Transpondeur	Page 12
Art 8.1	Comportement des participants	Page 13
Art 8.1.1	Sanctions	Page 13
Art 9.1	Dopage/ Drogues/ Alcool	Page 13
Art 10.1	Classement	Page 13
Art 10.1.1	Changement de catégorie	Page 14
Art 10.1.2	Nombre minimum de tours	Page 14
Art 10.1.3	Listes de rangs	Page 14
Art 11.1	Contestation	Page 14
Art 11.1.1	Application de ce règlement	Page 15

Annexes

Crée par

Accord

▶ *Calendrier des courses*

Organisateur

Comité directeur
ASP

▶ *Organigramme*

Secrétaire ASP

Président ASP

Entrée en vigueur du règlement

Président ASP

un membre du comité directeur ASP



Art 1.1 Généralités

Le présent règlement s'applique aussi bien aux personnes de sexe masculin que de sexe féminin. Cependant, par souci de simplifier les textes, seule la forme masculine est utilisée

Art 1.1.1 Validité

Ce règlement vaut pour toutes les courses des Pocket Bike effectuées dans le cadre du championnat FMS/ASPB de l'association, et annule tous les règlements précédents.

En cas d'inexactitudes dues à la langue, le règlement rédigé en français fait foi.

Art 1.1.2 Cas particulier non prévu dans le règlement

Si, au cours de la saison, se produit un cas particulier n'étant pas défini dans ce présent règlement ou les check-list, un classement provisoire sera alors établi. Le règlement de ce cas particulier est effectué par le comité directeur et les commissaires au cours d'une séance extraordinaire. La décision est définitive, sans appel, et sera ensuite ajoutée au règlement ou le cas échéant, à la check-list.

Art 1.1.2 Principe

Est automatiquement proscrit tout ce qui n'est pas expressément permis dans le présent règlement. Une action autorisée ne doit engendrer aucune action non autorisée.

Art 2.1 Licences et inscription

L'inscription auprès de l'ASPB au championnat 2011 est obligatoire pour tous les participants afin d'obtenir des points et être classé dans la (ou les) catégorie (s) choisie (s).

Tous les concurrents voulant participer aux courses du Championnat Suisse ASPB devront être titulaires d'une licence FMS/UEM. Les demandes de licence devront être faites auprès de la FMS pour les juniors A, B, 40cc libre et Senior (www.swissmoto.org).

Pour ces licences, ce sont les délais de la FMS qui s'applique.

La présentation de la licence au contrôle administratif est obligatoire, en cas de non présentation, une amende de 30.- sera demandée et versée à l'ASPB.



Art 2.1.1 Licences « une manifestation »

Une demande de licence journalière est possible. Elle peut être demandée le jour même, lors du contrôle administratif de la manifestation.

Celui qui prend une licence journalière est considéré comme invité, il est classé dans le classement scratch, mais ne prend pas les points du Championnat Suisse de Pocket Bike.

Un formulaire FMS est à remplir et une cotisation est demandée, payable sur place.

Cotisation FMS :	Membre FMS	+ 16 ans	40.- frs
	Non-membre FMS	+ 16 ans	50.- frs
	Membre FMS	- 16 ans	20.- frs
	Non-membre FMS	- 16 ans	30.- frs

Art 2.1.2 Licences étrangères

Un pilote étranger avec une licence nationale peut participer à une course du championnat Suisse, pour autant qu'il présente une « Autorisation de départ » de sa fédération.

Concernant les points et la place au championnat, se référer à l'art 2.1.

Art 2.1.3 Attribution des numéros de départ- Répartition

Le pilote s'inscrit en ligne sur le site de l'ASP www.swisspocket.ch le système informatique relatif à l'inscription permet de choisir son numéro si le numéro choisi est déjà pris il devra choisir un autre jusqu'à que le système l'accepte.

Art 3.1 Définition Pocket-Bike

La Pocket-Bike est une mini moto disposant d'un cadre rigide sans amortisseur, et mue par un moteur 2T ou 4T à explosion. Les machines participant à une course correspondent au règlement de base FIM / UEM, sauf exceptions mentionnées dans ce règlement. (www.fim.ch / www.uem-moto.eu)



Art 3.1.1 Dimensions

	Pocket-Bike	Midi-Bike
Empattement	Max. 620 mm	675-730 mm
Longueur	Max. 900 mm	965-1060 mm
Hauteur du siège	Max. 385 mm	425-460 mm
Hauteur	Max. 540 mm	Max. 620 mm

Tolérance +/- 5%

Art 3.1.2 Poids

Le poids minimum du Pocket-Bike est de :

18kg : moteurs à deux temps

21kg : moteurs à quatre temps

Le poids minimum de la moto doit être respecté, sans tolérance, et dans l'état où elle a terminé à l'essai chronométré ou les courses. Rien ne doit y être ajouté (eau, huile, carburant).

Art 3.1.3 Rupteur d'allumage

Toutes les motos doivent être équipées d'un rupteur d'allumage. Celui-ci doit se trouver au guidon, et son activation doit avoir pour effet de couper le circuit électrique.

Art 3.1.4 Repose-pieds

Chaque repose-pied doit comporter une coque de protection d'au moins 8 mm de diamètre. Cette protection doit être en matière plastique, afin d'empêcher la présence de bords saillants.

Les repose-pieds rabattables sont autorisés à condition qu'ils se remettent automatiquement en position de conduite normale.

Art 3.1.5 Freins

Les motos doivent disposer d'au moins deux freins concentriques en état de fonctionnement et indépendant l'un de l'autre. Pour les catégories Seniors, les freins hydrauliques sont autorisés.

Art. 3.1.6 Dispositif de protection des freins

Chaque disque de frein avant doit être équipé d'un cache de protection destiné à empêcher tout contact accidentel sur l'avant.



Art 3.1.7 Rapport de transmission

Le choix du rapport de transmission est libre.

Art 3.1.8 Chaîne

Le choix de la sorte et du type de chaîne utilisée est libre.

Art 3.1.9 Protection de chaîne

Dans la zone des repose-pieds, la chaîne doit être équipée d'une protection de chaîne afin d'empêcher tout contact accidentel.

Art 3.1.10 Carénage

Sont admis les carénages et les selles en ABS, en fibre de verre ou en fibre de carbone. Le carénage à l'avant de la moto est obligatoire. Les carénages ne doivent comporter aucun bord saillant.

Art 3.1.11 Cadres

L'équipement de la roue avant, ainsi que la fourche adaptée, doit être conçu de sorte à être orientable sur le cadre principal. En revanche, l'équipement de la roue arrière doit être fixe par rapport au cadre principal. La suspension du châssis, du balancier et de la roue avant n'est pas autorisée. Les fixations fixes à vis sont autorisées.

Art 3.1.12 Numéro de départ

Le numéro de départ doit figurer à l'avant, et doit être bien lisible. Le numéro à l'arrière est facultatif, Le choix de la couleur du numéro de départ est libre, à condition qu'elle se distingue clairement du fond sur laquelle elle se trouve.

Les dimensions suivantes devront être respectées :

Avant : Hauteur 100 mm / Largeur par chiffre 45 mm / Epaisseur de trait 15 mm

Arrière (Facultatif): Hauteur 70 mm / Largeur par chiffre 35 mm / Epaisseur de trait 10 mm



Art 3.1.13 Acceptation des machines

Toutes les motos doivent avoir été contrôlées et acceptées par l'organisateur avant le premier entraînement officiel. Pour se faire, on pourra se baser sur le
▶ *Check-list des contrôles techniques – administratifs*. En cas de litige, la décision reviendra au Commissaire Sportif ASPB-FMS compétent.

Art 4.1 Exclusion des « China bikes »

Les machines couramment appelées « china bikes » sont des produits dépourvus de marque, ne pouvant satisfaire au règlement FIM / UEM pour de nombreux points concernant la sécurité. Par conséquent, ces véhicules ne sont pas autorisés au championnat.

Art. 5.1 Contrôle technique

Les contrôles seront effectués sous une tente fournie par l'ASPB. Personne ne sera autorisé à pénétrer dans l'enceinte du parc, mise à part le contrôleur désigné, le représentant du pilote (pour les juniors), le pilote et/ou son mécanicien. Le Commissaire Sportif ASPB-FMS ainsi que le Directeur de Course peuvent également être présent.

Le contrôleur technique désigné ainsi que le Directeur de Course pourront, eux seuls, choisir les pilotes à contrôler. Ce contrôle pourra se faire à tous moments pendant la course organiser par l'ASPB (essai qualificatif ou course). Lors des courses d'endurances, les organisateurs décideront eux-même s'ils veulent procéder à des contrôles pendant les essais qualificatifs ou la course.

Chaque contrôleur technique recevra un cahier des charges qui lui expliquera les divers points importants à contrôler soit :

1. *contrôler les fuites des gaz*
2. *contrôler la plaquette (diamètre et épaisseur)*
3. *contrôler le carburateur (diamètre)*
4. *contrôler le coude (longueur et diamètre)*
5. *contrôler la cylindrée, ceci au niveau de la course et l'alésage – la culasse et le piston, n'ont pas besoin d'être visible par le commissaire technique*
6. *contrôler l'allumage*
7. *contrôler les pneus*

Lors de la course, si un de ces points n'est pas respecté, le pilote sera disqualifié et ne pourra pas participé aux deux manches suivantes. De plus, il perdra les points obtenus.

Une perte par usure (joints d'échappement) fera perdre au pilote les points obtenus lors de la manche et un avertissement lui sera donné.

Après deux avertissements, il sera disqualifié pour la manche suivante.

Le directeur de course sera averti pour prendre les sanctions.



Art 6.1 Catégories

Le championnat se divise en plusieurs catégories :

<i>Juniors A</i>	<i>Jusqu'à 12 ans</i>
<i>Juniors B</i>	<i>de 13 à 16 ans</i>
<i>40cc Libre</i>	<i>Dès 14 ans</i>
<i>Seniors A</i>	<i>Dès 16 ans</i>
<i>Seniors B</i>	<i>Dès 30 ans</i>
<i>Débutants</i>	

C'est l'année de naissance qui détermine la catégorie, et non la date de naissance.

Exemple pour 2011 : Un pilote né en 2000, on prend l'année du championnat en l'occurrence 2011 et on soustrait l'année de naissance du pilote, $2011 - 2000 = 11$ qui correspond dans cette exemple à un Junior A.

L'année transitoire des 16 ans entre Juniors B et Seniors A est libre. Toutefois si la catégorie choisie n'est pas sécuritaire pour le pilote, le comité ASPB se réserve le droit de le changer de catégorie.



Art 6.1.1 Juniors A

Age	jusqu'à 12 ans
Machine	2 temps, Mini ou Midi
Refroidissement	à air
Cylindrée	40cm ³ maximum, 2 temps, embrayage centrifuge mono vitesse
Echappement	<p>ne doit pas dépasser l'extrémité du carénage de la moto</p> <p>Le coude devra mesurer, de la fixation sur le cylindre au cône de l'échappement, 280mm au minimum (pris à l'extérieure) et le tube devra avoir un diamètre extérieur de 25 mm au maximum.</p> <p>Le niveau sonore ne doit pas dépasser 97 dB pour 8000-9000 trs/min</p>
Plaquette réduction	<p>épaisseur 3 mm - 0,03 mm – diamètre intérieur max. 9 mm + 0,03 mm</p> <p>Il est permis de casser l'angle de 0,5 mm à 45° tolérance +/-0,1mm</p> <p>La plaquette devra se positionner entre le cylindre et l'échappement</p> <p>Aucune pièce visible n'est admise, ni avant ni après la plaquette</p> <p>L'étanchéité sera faite par des joints ou de la pâte. Aucune fuite n'est admise ni avant la plaquette ni après.</p> <p>Tous les gaz d'échappement doivent passer par le trou de la plaquette</p>
Carburateur	<p>Diffuseur rond maximum de 15mm de diamètre</p> <p>Il peut aussi être ovale mais dans ce cas la surface ne peut pas être plus grande que celle d'un carburateur de 15mm de diamètre</p>
Allumage	aucune avance variable n'est admise
Essence	Essence sans plomb stations-essence publiques ou ASPEN, avec mélange d'huile synthétique ou Minérale; aucun autre ajout n'est admis.
Extras	des améliorations dans le moteur sont admises
Pneus	Uniquement PMT Junior ou Junior R



Art 6.1.2 Juniors B

Age	13 à 16 ans
Machine	2 temps, Mini ou Midi
Refroidissement	à air
Cylindrée	40cm ³ maximum, 2 temps, embrayage centrifuge mono vitesse
Echappement	ne doit pas dépasser l'extrémité du carénage de la moto Le coude devra mesurer, de la fixation sur le cylindre au cône de l'échappement, cote extérieure 280mm au minimum et le tube devra avoir un diamètre extérieur de 25 mm au maximum. Le niveau sonore ne doit pas dépasser 97 dB/A pour 8000-9000 trs/min
Plaquette réduction	épaisseur 3 mm - 0,03 mm – diamètre intérieur max. 14 mm + 0,03 mm Il est permis de casser l'angle de 0,5 mm à 45° tolérance +/-0,1mm La plaquette devra se positionner entre le cylindre et l'échappement Aucune pièce visible n'est admise, ni avant ni après la plaquette L'étanchéité sera faite par des joints ou de la pâte. Aucune fuite n'est admise ni avant la plaquette ni après Tous les gaz d'échappement doivent passer par le trou de la plaquette
Carburateur	Diffuseur rond maximum de 15mm de diamètre Il peut aussi être ovale mais dans ce cas la surface ne peut pas être plus grande que celle d'un carburateur de 15mm de diamètre
Allumage	aucune avance variable n'est admise
Essence	Essence sans plomb stations-essence publiques ou ASPEN, avec mélange d'huile synthétique ou minérale; aucun autre ajout n'est admis.
Extras	des améliorations dans le moteur sont admises
Pneus	Libre



Art 6.1.3 40cc Libre

Age	à partir de 14 ans d'après le nombre d'inscription
Machine	2 temps, Mini ou Midi
Refroidissement	à air ou à eau. Le seul liquide utilisé dans le circuit de refroidissement doit être de l'eau, avec 2% d'additifs pour la protection du système de refroidissement. Le glycol n'est pas autorisé.
Cylindrée	40cm ³ maximum, moteurs à 2 temps. 90cm ³ maximum, moteurs à 4 temps (carbu max15mm)
Moteur	Libre choix
Echappement	Libre choix Niveau sonore maximum de 97 dB/A pour 8000-9000 trs/min
Carburateur	Libre choix
Essence	Essence sans plomb provenant des stations-essence publiques ou ASPEN, avec mélange d'huile synthétique ou minérale; aucun autre ajout.
Pneus	Libre choix

Art 6.1.4 Seniors A

Age	à partir de 16 ans
Machine	2 temps, Mini ou Midi
Refroidissement	à air ou à eau. Le seul liquide utilisé dans le circuit de refroidissement doit être de l'eau, avec 2% d'additifs pour la protection du système de refroidissement. Le glycol n'est pas autorisé.
Cylindrée	50cm ³ maximum, moteurs à 2 temps. 110cm ³ maximum, moteurs à 4 temps.
Moteur	Libre choix
Echappement	Libre choix Niveau sonore maximum de 97 dB/A pour 8000-9000 trs/min
Carburateur	Libre choix
Essence	Essence sans plomb provenant des stations-essence publiques ou ASPEN, avec mélange d'huile synthétique ou minérale; aucun autre ajout.
Pneus	Libre choix



Art 6.1.5 Seniors B

Age	à partir de 30 ans
Machine	2 temps, Mini ou Midi
Refroidissement	à air ou à eau. Le seul liquide utilisé dans le circuit de refroidissement doit être de l'eau, avec 2% d'additifs pour la protection du système de refroidissement. Le glycol n'est pas autorisé.
Cylindrée	50cm ³ maximum, moteurs à 2 temps. 110cm ³ maximum, moteurs à 4 temps.
Moteur	Libre choix
Echappement	Libre choix Niveau sonore maximum de 97 dB/A pour 8000-9000 trs/min
Carburateur	Libre choix
Essence	Essence sans plomb provenant des stations-essence publiques ou ASPEN, avec mélange d'huile synthétique ou minérale; aucun autre ajout.
Pneus	Libre choix

Art 6.1.6 Débutants

Age	en fonction de la future catégorie
Machine	2 temps, Mini ou Midi
Refroidissement	à air
Cylindrée	en fonction de la future catégorie
Moteur	en fonction de la future catégorie
Échappement	en fonction de la future catégorie Niveau sonore maximum de 97 dB/A pour 8000-9000 trs/min
Carburateur	en fonction de la future catégorie
Essence	Essence sans plomb provenant des stations-essence publiques ou ASPEN, avec mélange d'huile synthétique ou minérale; aucun autre ajout.
Pneus	en fonction de la future catégorie

Art 7.1 Transpondeur

Chaque pilote devra posséder un transpondeur. Le pilote sera responsable du bon fonctionnement, de l'entretien et de la fixation correcte de celui-ci, et veillera particulièrement à ce qu'aucune partie dangereuse ne dépasse de la moto.

N'est autorisé qu'un seul transpondeur par pilote.



Art 8.1 Comportement des participants

Les pilotes sont tenus de respecter les drapeaux et les signaux qui leur sont présentés par le directeur de course et ses fonctionnaires.

En cas de sortie de piste, le pilote devra reprendre la piste à l'endroit exact où il l'avait quitté.

Le comportement antisportif d'un pilote, de son représentant ou d'un spectateur envers les autres participants et les fonctionnaires, ainsi que tout fait allant à l'encontre du règlement, sera sanctionné suivant la ► *Liste des sanctions*. C'est au jury que revient la décision des sanctions. Selon l'article 12.0 du règlement organisateur, celles-ci seront adoptées suivant le principe de la majorité des voix.

Art 8.1.1 Sanctions

En cas de non respect des ordres du Directeur de Course ou de tous autres officiels de la manifestation ou de comportement anti sportif, des sanctions seront prise en fonction de la liste des sanctions ASPB ainsi que du Code Disciplinaire et d'Arbitrage FMS et du code juridique FMS

Un seul avertissement est prononcé, le comité ensuite statuera sur une sanction plus importante.

Art 9.1 Dopage / Drogues / Alcool

Tout détenteur d'une licence s'engage à respecter les consignes antidopage de la FMS. À tout moment, il peut être soumis à un contrôle portant sur la consommation de drogues, d'alcool ou de produits dopants. En cas de refus de se soumettre à ces contrôles, le pilote sera immédiatement écarté pour le reste du championnat et les résultats de course déjà obtenus seront annulés.

En cas de test positif, des sanctions seront prises envers le pilote, conformément au Code Sportif FMS et du Code Antidopage de Swiss Olympic

Art 10.1 Classement

Les points suivants seront attribués pour chaque course :

1 ^{er} Rang	25 Points	9 ^{ème} Rang	7 Points
2 ^{ème} Rang	20 Points	10 ^{ème} Rang	6 Points
3 ^{ème} Rang	16 Points	11 ^{ème} Rang	5 Points
4 ^{ème} Rang	13 Points	12 ^{ème} Rang	4 Points
5 ^{ème} Rang	11 Points	13 ^{ème} Rang	3 Points
6 ^{ème} Rang	10 Points	14 ^{ème} Rang	2 Points
7 ^{ème} Rang	9 Points	15 ^{ème} Rang	1 Point
8 ^{ème} Rang	8 Points		

Aucun point n'est attribué pour les pilotes étant moins bien classés, (Après le 15^{ème} rang).



Art 10.1.1 Changement de catégorie

Aucun changement de catégorie d'un pilote inscrit au championnat n'est autorisé durant la saison.

Cependant un pilote peut courir dans plusieurs catégories, il s'acquittera de tous les frais de chaque catégorie.

Le pilote obtient les points dans la ou les catégorie(s) avec laquelle (ou lesquelles) il a commencé le championnat.

Art 10.1.2 Nombre minimum de tours

Afin de compter parmi le classement, il faut avoir effectué au moins le 2/3 du nombre de tours réalisés par le premier.

Art 10.1.3 Listes des rangs

Les listes des rangs contiennent le numéro de départ, la catégorie, le nom et le prénom du pilote.

Le directeur de course doit signer cette liste avant de la rendre publique.

Art 11.1 Contestation

La contestation ne peut être effectuée que par un pilote ou son représentant, contre la somme de 100 Fr. au plus tard 30 minutes après la course correspondant. Si la réclamation est justifiée, ce montant de 100 Fr. sera restitué. Dans le cas contraire, il sera propriété de l'association ASPB.

Le pilote ou son mécanicien, est toujours responsable du démontage de sa machine, effectuée à la demande du commissaire FMS/ASPB. Les conséquences d'un démontage sont à la charge du pilote ou de son mécanicien.

Les infractions au règlement seront évaluées par le jury et sanctionnées selon la ► *Liste des sanctions*.

Le directeur de course sera là en tant qu'observateur et témoin, non pour prendre part aux décisions.

En cas de protêt ou de réclamation de la décision, se référer au Code Disciplinaire et d'Arbitrage FMS.

Le Directeur de course a tout pouvoir lors des manches. Les pilotes qui ne respectent pas le directeur de course se verront sanctionnés par le jury



Art 11.1.1 Application de ce règlement

Chaque organisateur d'une manifestation, dont la mise en place est autorisée par l'ASP, accepté implicitement le présent règlement dans tous ses points et avec tout ce qu'il comporte. L'organisateur s'engage à respecter ce règlement et à le mettre en œuvre.

L'organisateur remet ce règlement au contrôle technique, dans les langues allemande, italienne et française ▶ Check-list contrôles technique/administratifs.

Pour tout ce qui n'est pas mentionné aux articles ci-dessus, se sont le règlement courses sur route, le Code Sportif et le Code disciplinaire et d'Arbitrage FMS qui font foi.

En cas de litige, seul le règlement en français fait foi

Entrée en vigueur du règlement

Président ASPB

un membre du comité directeur ASPB