

SWISS MOTOSPORT



CHAMPIONSHIP

REGLEMENT 2004

Championnat Suisse Scooter

Règlement administratif

Inscription à la saison, licence

Les pilotes doivent obligatoirement posséder une licence officielle délivrée par la Fédération Motocycliste suisse (FMS) ou une licence étrangère reconnue avec autorisation de sortie. Elle coûte 100 FS pour toutes les catégories. Pour obtenir la licence, il est obligatoire d'être membre FMS ; la cotisation annuelle se monte à 15 FS pour les pilotes âgés jusqu'à 18 ans et de 75 FS dès 19 ans.

Les formulaires de demande de licence sont à envoyer directement à la FMS, pour l'obtention de la licence les conditions FMS sont applicables. Les documents ou demandes de licences sont à faire à l'adresse suivante :

Fédération motocycliste suisse

5, rue de Manège

2500 Bienne 3 Tél. 032 342 72 27

Il est possible de s'inscrire en cours de saison. L'âge minimal est fixé à 12 ans révolus.

La licence sera envoyée contre remboursement.

Une licence journalière peut être prise aux conditions et prix FMS, sous réserve de l'article « Assurance » du présent règlement. L'organisateur se réserve le droit de faire signer une décharge le dégageant de toutes responsabilités en cas d'accidents.

Inscription aux courses

Chaque pilote inscrit au championnat reçoit les informations nécessaires environ deux semaines avant chaque course. Les inscriptions doivent être faites avant la course à l'adresse suivante:

Marc Vuilleumier

marcvu@yahoo.fr

076/329.66.69

En cas d'inscription sur place, la finance pourra être majorée d'environ 20 FS.

Finance

Le paiement de l'inscription s'effectue le jour de la course.

Assurance

Une assurance complémentaire en cas de décès et invalidité est incluse à la licence. Le pilote doit être assuré contre les accidents non professionnels couvrant les frais en cas d'accident, renseignez-vous auprès de votre assurance si ce type de risque est couvert. Une assurance RC est également contractée par l'organisateur pour les manifestations officielles couvrant les éventuels dommages extérieurs.

Responsabilité

En cas d'accident, de dégâts ou autre, le pilote s'engage à ne pas poursuivre l'organisateur de quelques façons que ce soit. Chaque pilote est responsable de son véhicule ; en cas de dégât au véhicule d'un autre pilote lors, par exemple d'une collision, celui-ci ne pourra être tenu comme responsable.

Divers

La version française du règlement fait foi.

En s'inscrivant à une course, le pilote atteste avoir pris connaissance des règlements en vigueur et les accepte.

En cas de conflit, on se référera aux règlements FMS respectivement FIM pour ce qui n'est pas réglé par ce document.

L'organisateur peut modifier le règlement lorsque des circonstances particulières et imprévues l'exigent.

Sécurité

Avertissement

Il est strictement interdit de circuler avec un véhicule de compétition sur la voie publique. En cas d'infraction à cette règle, le pilote peut se voir exclu de la manifestation, respectivement de la saison. L'organisateur ne peut être tenu comme responsable lors d'une telle infraction.

Equipements (tenue)

Chaque pilote doit porter un équipement adéquat aux sports motocyclistes:

Casque intégral en une partie, gants montants en cuir, combinaison en cuir équipement enduro interdit, bottes montantes. Une protection dorsale est recommandée. Des contrôles sporadiques de l'équipement seront effectués. Les trous ne sauront pas tolérés sauf s'ils ont été recousus !

Les pilotes n'accéderont à la piste que s'ils portent un équipement complet. Comme un contrôle absolu n'est pas possible, le port et l'état de l'équipement est de la responsabilité du pilote. Nous déclinons toute responsabilité en cas de séquelles dues à un équipement insuffisant, inadéquat ou dégradé.

Discipline

Il est interdit de circuler à grande vitesse avec son véhicule en dehors de la piste. Il est interdit de circuler hors du parc. Chacun se comportera de façon sportive sur le circuit.

Il est formellement interdit de fumer dans les boxes. On prendra toutes les mesures de sécurité nécessaires avec les carburants. Il est interdit de faire du bruit (moteur) en dehors des heures autorisées.

Il est obligatoire de lever le bras gauche lorsque l'on quitte la piste ; en y entrant, on prendra garde à ceux qui s'y trouvent déjà.

En général, on ne s'arrête pas au bord de la piste. Le cas échéant, on évitera de se placer à un endroit exposé.

Chacun rendra l'emplacement de son stand et de campement propre (détritus, mégots,...) après la manifestation.

Signaux officiels

Feux ou drapeau vert:

Drapeau rouge:

Drapeau jaune agité: .

Drapeau bleu agité:

Drapeau noir (avec numéro du concurrent):

Drapeau à damiers:

Signal de départ

Arrêt de la course pour tous les concurrents. Regagner les boxes à la prochaine sortie, lentement sans dépasser.

Danger! Être prêt à freiner, défense de dépasser

Laisser dépasser un concurrent qui vous prend un tour.

Le concurrent doit regagner les boxes à la prochaine sortie.

Fin de la course

Organisation

Saison

Le nombre de manifestations et les dates sont présentées sur le calendrier qui sera publié au plus vite.

Une manifestation peut être déplacée, remplacée ou annulée. Dans ces cas, les pilotes seront avertis au plus vite.

En aucun cas, une course annulée ne sera remplacée ultérieurement ou une course supplémentaire ne sera ajoutée au championnat.

Toutes les manifestations se déroulent sur des pistes à l'extérieur, en Suisse ou en France voisine.

Numéro de concurrent

Le numéro de concurrent sera communiqué aux pilotes dès leur inscription à la saison ou lors de leur première course.

Il doit être apposé à l'avant et de chaque côté à l'arrière du véhicule. Ceci est également valable pour les véhicules de remplacement.

Les couleurs sont libres mais doivent être suffisamment contrastées. Les chiffres doivent mesurer plus de 15cm de haut.

Manifestation

Une journée de manifestation comprend :

- * Contrôle administratif et technique
- * Essais libres (parfois également les veilles)
- * Essais chronométrés
- * Une ou plusieurs courses par catégorie (une manche = une course)
- * Présentation des résultats et remise des prix

Les horaires sont présentés sur une grille. L'organisateur se réserve le droit de la modifier à tout moment.

Contrôle administratif

Au début de chaque manifestation on procède à un contrôle administratif (contrôle des licences, des inscriptions et du paiement) Les concurrents doivent se présenter (personnellement) durant la période affichée. Des retards peuvent être tolérés s'ils sont justifiés. Les licences devront obligatoirement être présentées en début de saison, à la première course d'un concurrent ou durant la saison sur demande de l'organisateur, sous peine de refus de participation.

Contrôle technique

Parallèlement ou simultanément au contrôle administratif, un contrôle technique est effectué (voir règlement technique) **Le véhicule peut être présenté par le pilote ou son représentant (mécanicien, etc.) l'équipement doit, sur demande de l'organisateur, être présenté par le pilote.**

Essais libres

Durant une période déterminée (en général 15 minutes), les concurrents (catégories mélangées ou séparées suivant le nombre d'inscrits) peuvent circuler librement sur la piste, y entrer et la quitter pour rejoindre les boxes.

Essais chronométrés

Les essais chronométrés peuvent se dérouler de deux manières :

a) Avec transpondeurs ou chronométrage électronique : Les pilotes de la catégorie peuvent effectuer des tours librement durant une période déterminée, généralement de 15 minutes. Le meilleur tour de chacun est déterminant.

B) Chronométrage manuel : Chaque pilote effectue un tour de chauffe suivi d'un ou plusieurs tours chronométrés (superpole). Le classement du meilleur tour chronométré de chacun est déterminant. En cas de chute ou de panne, l'essai ne peut pas être répété.

Grille de départ

La composition de la grille de départ correspond au classement des essais chronométrés (classement mixte si plusieurs catégories courent ensemble)

Le premier sera positionné à l'extérieur par rapport à la première courbe. Il y a entre 2 et 4 concurrents par ligne suivant la largeur de la piste, avec 1 mètre d'avance dans l'ordre. L'espace entre le premier de la première ligne et le premier de la seconde ligne sera d'au moins 4 mètres etc.

La grille de départ est la même pour toutes les courses (manches) de la journée.

Les concurrents non chronométrés partent derrière tous ceux chronométrés. S'il y a plusieurs non chronométrés, leur position en fin de grille dépend du classement général et le cas échéant, sera tirée au sort.

Si des essais chronométrés ne peuvent être effectués, on prendra le classement du jour de la dernière manifestation.

Course

En général, les catégories courent séparément. Si des catégories courent ensemble, elles sont classées séparément. Une course se déroule de la façon suivante :

- * Appel des pilotes
- * Positionnement en prégrille à l'entrée de la piste
- * Positionnement sur la grille de départ par le commissaire de ligne
- * Tour de chauffe
- * Positionnement sur la grille de départ
- * Départ moteur en marche (donné au drapeau vert ou au feu vert)
- * Le nombre de tours à effectuer est prévu de telle sorte à ce que la course dure entre 10 et 15 minutes.

Il est permis de quitter la course et de reprendre en cours, pour réparer, par exemple.

Il est interdit de changer de véhicule en cours de course. Il est permis de se faire aider en cas de chute ou de panne. Il est interdit de communiquer avec des concurrents ou vice-versa à l'aide d'un système électronique. La course prend fin lorsque le plus rapide (vainqueur) passe la ligne d'arrivée en ayant effectué tous les tours. Le drapeau à damier est agité.

En cas de force majeure, accident ou mauvaises conditions atmosphériques, l'organisateur peut arrêter la course (drapeau rouge). Si moins de 66% des tours ont été effectués par le plus rapide, la course est annulée et le départ est répété.

Si plus de 66% des tours ont déjà été effectués par le plus rapide, la course est considérée comme terminée. Le classement pris en compte sera l'ordre après le passage du plus rapide sur la ligne d'arrivée précédant l'interruption.

Faux départ

En cas de départ anticipé manifeste d'un concurrent celui-ci recevra le drapeau noir et devra effectuer un *stop and go* de 10 secondes.

Si plusieurs concurrents font un départ anticipé, la course sera interrompue, et un nouveau départ sera effectué.

Parc fermé

L'organisateur peut exiger la mise en parc fermé de 3 véhicules durant 15 minutes pour procéder à des contrôles

Disqualification

En cas de faute grave ou de défectuosité au véhicule compromettant la sécurité, le concurrent peut recevoir le drapeau noir.

Classement, rang

La course prend fin lorsque le plus rapide a effectué tous les tours.

Le classement (rangs) correspond à l'ordre de passage (avant de la roue avant) sur la ligne d'arrivée. On fera de même pour ceux n'ayant pas effectué tous les tours.

En cas d'arrivées rapprochées, l'avis du commissaire de ligne prévaut sur le chronométrage électronique s'il est utilisé.

En cas de défectuosité du système de chronométrage, l'organisation reconstituera le ou les rangs après concertation.

Seuls les concurrents ayant terminé la course sont classés. On considère la course comme terminée lorsque le pilote passe la ligne d'arrivée assis sur sa machine dans les 3 minutes après le passage du vainqueur (drapeau à damier).

Points

Pour chaque course, on procède à une répartition des points en fonction des rangs pour tous les concurrents.

Rang	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16 et plus
Points	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	pas de points

Classement du jour

Même s'il y a plusieurs manches (courses), on procède à une seule remise des prix par manifestation. Le classement du jour est celui du cumul des points obtenus pour chaque concurrent, y compris les invités, durant la journée. Les pilotes non licenciés en Suisse sont également classés pour la journée.

En cas d'*ex aequo*, c'est le mieux placé à la dernière manche du jour qui prévaut.

Classement général

Chaque pilote licencié en Suisse accumule les points reçus lors de chaque course dans le classement général de façon nominative, indistinctement du véhicule utilisé mais de la même catégorie. Les points pour le classement général sont redistribués en faisant abstraction des pilotes non licenciés en Suisse.

Les concurrents non licenciés en suisse mais étant en possession d'une licence internationale étrangère seront classés au championnat mais ne pourront pas prétendre au titre de champion suisse.

En cas d'*ex aequo*, c'est celui qui a remporté le plus de victoires (1ère place) lors de la saison qui prévaut (la dernière victoire prévaut s'il y a égalité de nombre).

En cas de changement de catégorie en cours de saison, les points ne sont pas transférables.

Contestations

Les concurrents ont la possibilité de contester les classements, temps chronos ou positions dans les 30 minutes après l'affichage, respectivement la publication de ceux-ci.

Un protêt à l'encontre d'un concurrent peut être formulé dans les 15 minutes après la fin de la course concernant une infraction concernant la cylindrée, le diamètre du carburateur ou à un comportement antisportif et cela par un pilote, son mécanicien ou les parents du pilote si celui-ci est mineur. D'autres contestations ne seront pas prises en considération si le véhicule a été reçu au contrôle technique. L'organisateur examinera le cas.

Principe du protêt à l'encontre d'un concurrent :

Le poseur du protêt paie 100.-, si le protêt est justifié, l'argent est restitué et l'accusé est déclassé. Sinon l'argent paie les pièces endommagées (joints, ...) et le solde est versé à la SMC.

Si le protêt est posé après la première manche, le véhicule incriminé reste au parc fermé entre les deux manches puis est contrôlé après la deuxième manche. En cas de réparations nécessaires, elles pourront être effectuées dans le parc fermé sous la surveillance d'un responsable de course qui contrôlera qu'aucune partie ou pièces du véhicule faisant l'objet du protêt ne sera changées.

Le pilote pourra prendre part à la deuxième manche sous conditions

Sanctions

En cas de comportement manifestement antisportif d'un concurrent au cours d'une course, il peut être disqualifié sur décision de l'organisateur (seulement pour la manche). Pour un cas bénin, un avertissement peut être prononcé.

En cas d'infraction grave au règlement technique (non-respect de la cylindrée, du diamètre de carburateur), le concurrent sera disqualifié pour toutes les manches de la journée déjà effectuées.

En cas de compromission grave de la sécurité, le concurrent peut être disqualifié de la journée sur décision de l'organisateur.

En cas d'abus (usage d'un véhicule de course sur la voie publique) ayant entraîné des conséquences pour l'organisateur ou pour la FMS, le concurrent sera disqualifié de la saison et sa licence lui sera retirée.

Une disqualification n'entraîne en aucun cas une redistribution des points.

INFO Deutsch : 079 341 45 68
 Français : 076 531 50 20

Internet www.fcx-team.com

<u>DATE</u>	<u>Lieu</u>
18 avril 2004	Septfontaines www.circuitdelenclos.com
09 Mai 2004	Vesoul www.sportkarting.com
12-13 Juin 2004	Villars sous Ecots www.mcvillars.com
04 Juillet 2004	Vesoul
05 Septembre 2004	Septfontaines
09-10 Octobre 2004	Villars sous Ecots

Règlement technique

Généralités

Seul les véhicules ayant passé le contrôle technique pourront accéder à la piste. Un macaron sera collé sur les véhicules admis. Un véhicule refusé peut être présenté plusieurs fois au contrôle.

- => Toutes parties dangereuses, saillantes ou inutiles devront être enlevées. Les rétroviseurs, béquilles et pédales sont interdits. Les phares doivent être recouverts de ruban adhésif.
- => Le cadre et le bras oscillant doivent avoir une rigidité suffisante.
- => Le type de freins est libre mais ils doivent être suffisamment efficaces, particulièrement le frein avant.
- => Les pneus sans profil ainsi que les pneus retaillés sont interdits.
- => Le guidon doit avoir une largeur comprise entre 40 et 65cm.
- => Le type de refroidissement est libre. Pour les refroidissements liquides, seul de l'eau ou un mélange d'eau et d'alcool est autorisé. L'antigel est interdit.
- => La colonne de direction ne doit pas avoir de jeu.
- => Les axes de roue ne doivent pas avoir de jeu.
- => Le pot d'échappement doit être intact avec une sourdine. Le niveau sonore est limité à 95 dB à 5000 t/min (selon norme FIM), une mesure peut être exigée par les autorités locales.
- => Les dispositifs modifiant les diagrammes (valve d'échappement) sont interdits.
- => La cloche d'embrayage des doubles variateurs (Piaggio) doivent être recouverts d'une tôle d'acier d'au moins 1,5mm d'épaisseur. Cette protection doit être refermée vers l'extérieur afin qu'elle ne puisse s'échapper si l'écrou se dévisse.
- => La poulie des motorisations à simple variateur (Peugeot) doit être assurée afin qu'elle ne puisse s'échapper de son axe.
- => L'écrou du volant d'allumage et du variateur doivent être collés s'ils ne sont pas recouverts.
- => Des précautions doivent être prises afin qu'il ne soit pas possible lors du pilotage d'entrer en contact avec des pièces en rotation, notamment avec un pied contre la chaîne ou avec le genou contre le variateur.
- => Les bouchons de vidange et de remplissage d'huile doivent être assurés à l'aide d'un fil de fer.
- => Le véhicule ne doit pas perdre du carburant ou de l'huile (joints du carburateur, du carter)
- => Si un véhicule compromet visiblement la sécurité ou cause un bruit manifestement excessif suite à un problème technique, il recevra le drapeau noir et devra quitter la piste au plus vite. Il est permis de réparer et de reprendre la course en cours.
- => Le support de transpondeur est obligatoire

Dans tous les cas, le pilote est responsable de la sécurité de son véhicule. L'organisateur ne pourra être tenu responsable en cas de défaillance ou autre ayant ou non entraîné un accident.

Catégories

Les points suivants doivent obligatoirement être respectés dans les catégories respectives suivantes :

SWISS SCOOTER ELITE CHAMPIONSHIP

Carter moteur	Bloc moteur-bras oscillant d'origine, modifications autorisées.
Cylindrée	Maximum 70 cc (tolérance de 0,5mm dans l'alésage correspondant)
Carburateur	Libre
Cadre	D'origine..
Pot	Libre avec silencieux en bon état et ne représentant pas de danger
Carénage	Obligatoire du type origine. Les pieds du pilote doivent reposer sur le marchepied d'origine ; une position « moto » est interdite.
Jantes	Max 14''
Freins	Libres mais sans assistance (ABS)

SWISS SCOOTER FUN CHAMPIONSHIP

Carter moteur	Bloc moteur-bras oscillant d'origine, modifications autorisées.
Cylindre	Maximum 47,6mm d'alésage, en Fonte , alu interdit
Allumage	origine
Pot	Homologation E9 (débridage autoriser) emmener la fiche d'homologation
Carburateur	21mm
Cadre	D'origine.(renforcement interdit).
Carénage	Obligatoire du type origine. Les pieds du pilote doivent reposer sur le marchepied d'origine ; une position « moto » est interdite.
Jantes	Max 14''
Freins	Libres mais sans assistance (ABS)