Règlement de la Coupe Sportwin 2020

PREMIERE PARTIE : REGLES GENERALES

ARTICLE 1 / DÉFINITION

SPORTWIN CLUB met en compétition, en 2020, la Coupe Sportwin, sous l'égide de la FFM et de ces clubs organisateurs, réservée aux possesseurs de machines répondant aux spécifications des articles ci-dessous.

ARTICLE 2 / EPREUVES

Les points permettant d'établir les classements de la Coupe Sportwin sont acquis lors des manifestations suivantes :

Date	Circuit	Format	Organisateur	Jauge
27, 28 et 29 mars	LE MANS	2 essais – 2 qualifs – 2 courses	FSBK, ACO	44
24, 25 et 26 avril	ALES	2 qualifs - 2 courses	L'ASPI RACING	42
5, 6 et 7 juin	NOGARO	2 qualif - 2 courses	DUCATI CLUB DE FRANCE	40
24, 25 et 26 juillet	Hte SAINTONGE	2 qualifs - 2 courses	MCHS	36
4, 5 et 6 septembre	PAU-ARNOS	2 qualif - 2 courses	MC PAU-ARNOS	35
9, 10 et 11 octobre	CAROLE	2 qualifs – 2 courses	WERC et RIDING SENSATION	30

Ce calendrier peut être modifié, sous réserve d'accord de la Commission Nationale de Vitesse et des organisateurs.

ARTICLE 3 / CONCURRENTS

Peuvent disputer les épreuves de la Coupe Sportwin les coureurs de toutes nationalités, détenteurs d'une licence NCO, délivrée par la FFM et valable pour l'année en cours.

Les pilotes étrangers résidant à l'étranger peuvent utiliser une licence «1 manifestation » LJA2 pour une épreuve.

Les premières années de licence sont autorisées.

Le bureau directeur se réserve le droit de refuser un pilote dont le palmarès ne correspond pas à l'esprit amateur de la Coupe Sportwin.

ARTICLE 4 / MACHINE

Les machines admises à disputer la Coupe Sportwin doivent être conformes au règlement technique de la Coupe Sportwin et aux règles techniques CNV de la FFM.

ARTICLE 5 / ADHÉSION ET INSCRIPTIONS

Pour participer à la Coupe Sportwin les pilotes doivent adhérer au Sportwin Club.
- Inscription et adhésion à la Coupe Sportwin : ……..140 €
- Inscription et adhésion à la coupe Sportwin pour une unique course …..60 €

ARTICLE 6 / ENGAGEMENT

Chaque demande doit être accompagnée du montant des droits fixés pour 2020 à 240 € pour une épreuve à 2 finales (coût de transpondeur compris), l'engagement du Mans est de 330 € comprenant les 2 séances d'essais libres du vendredi. La demande doit être formulée sur le bulletin délivré avec le dossier d'inscription. Un chèque de caution, pour le transpondeur, de 325 €, non-encaissé, sera demandé à la première course et restitué en fin de saison.

Les concurrents ont la possibilité de s'engager dès l'ouverture des inscriptions pour le nombre d'épreuves auxquelles ils souhaitent participer et par l'envoi d'un bulletin d'engagement à :

SPORTWIN CLUB, en Mairie, 1 place Saint-Antoine 01630 PERON

Les engagements sont clos impérativement 21 jours avant la date de chaque manifestation.

Les droits d'engagement sont remboursés ou reportés sur une autre épreuve dans la mesure où le concurrent prévient l'organisation de son forfait au plus tard à la date de clôture des engagements de l'épreuve en question. Passé ce délai et au plus tard 5 jours avant l'ouverture des vérifications administratives, une pénalité de 150 € est retenue, garantie par un chèque accompagnant l'inscription. Au-delà, les droits d'engagement ne sont ni remboursés, ni reportés (sauf cas de force majeur sur présentation d'un justificatif laissé à l'appréciation de l'organisation).

Les demandes d'engagements sont confirmées par une invitation par email au plus tard, une semaine avant la date de l'épreuve.

ARTICLE 7 / VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Chaque pilote doit se présenter au contrôle administratif avec sa licence en cours de validité, une pièce d'identité avec photo et sa confirmation d'engagement.

ARTICLE 8 / VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire. Le pilote est à tout moment de l'épreuve responsable de sa machine.

La moto doit être présentée propre, et exempte de toutes marques des contrôles techniques antérieures, ainsi que l'équipement du pilote,
- son casque norme européenne ECE 22/05 ou FIM, de cinq ans au plus (casque repeint interdit),
- sa combinaison aux normes FIM,
- ses gants, bottes et protection dorsale CE - EN 1621-2

Les motos doivent être présentées au jour et à l'heure fixée sur la feuille d'horaires. Des commissaires, licenciés FFM assurent la vérification des machines et sont chargés de contrôler que ces dernières sont conformes au règlement. À la demande du directeur de course ou de l'organisateur de la coupe Sportwin, les commissaires techniques peuvent, à l'issue de la course, procéder au démontage d'une ou plusieurs machines. À la lecture de leur rapport, le jury peut infliger une sanction allant jusqu'au déclassement des machines non conformes.

Nul n'est autorisé à courir s'il ne satisfait pas aux contrôles administratifs et techniques.

Dès les opérations de vérification, les machines doivent porter leurs numéros de course, de part et d'autre de la machine (carénage ou selle), ainsi qu'à l'avant.

- Numéros BLANC sur fond NOIR MAT pour les TwinFast
- Numéros NOIR sur fond BLANC MAT pour les TwinMax
- Numéros NOIR sur fond JAUNE MAT pour les TwinFurious

Le support doit être plat et mesurer au minimum 285 x 235 mm, les numéros de modèle FFM.

Les machines feront l'objet d'un contrôle du niveau sonore émis, celui-ci ne doit pas dépasser 102 db dans les conditions de mesure défini par la FFM.
Les pilotes dont la machine dépasserait ce niveau ne sera pas admis au départ ou sera déclassé à l'issue des essais ou de la course.

L'organisateur joindra une liste des mesures enregistrées au rapport de clôture de l'épreuve.

ARTICLE 9 / DEROULEMENT DES EPREUVES

ESSAIS QUALIFICATIFS

Les pilotes peuvent être admis à tout moment sur la piste à la condition de s'être présenté en pré-grille à heure prévue (20 minutes avant l'heure de départ) afin de permettre le contrôle des transpondeurs, stickers et pneumatiques.

Le meilleur temps au tour est retenu pour les qualifications et le placement sur la grille de départ. Il est admis en course et en essais, au maximum le nombre de pilotes figurant sur le document d'homologation du circuit.

La règle du 115% n'est pas appliquée (Pendant la course, la direction de course peut sortir un pilote considéré trop lent et dangereux).

Un pilote n'effectuant pas au moins une séance d'essais chrono à la suite d'un problème technique, peut éventuellement prendre le départ de la course en fond de grille, après délibération et acceptation du Président du jury et de l'organisation du Sportwin Club.

A l'issue des essais chronométrés tous les concurrents doivent passer au contrôle sonomètre. Les machines non conformes après un contrôle sonomètre à la fin des essais chronométrés partent en fond de grille de départ aux courses finales après s'être mises en conformité.

Si un pilote fait l'objet d'une chute, son équipement et sa moto doivent être représentés au contrôle technique avant tout nouveau départ.

DÉPART DES COURSES : PROCEDURE SIMPLIFIEE

Chaque finale se dispute sur une course de 30 minutes. Pour les circuits mesurant moins de 2,5 km au tour la course est réduite à 25 minutes. En cas de pluie, la cour est réduite de 3 tours.

L'ensemble des pilotes se présente en pré-grille, 20 minutes avant l'heure de départ et quitte la pré grille ou le couloir des stands pour le tour de reconnaissance.

Feu rouge en sortie des stands 30" après le passage du dernier du groupe. Les pilotes se présentant après le feu rouge prennent le départ du tour de chauffe depuis la sortie des stands. Drapeau rouge sur la première ligne, pas d'arrêt moteur.

Mise en grille, les pilotes qui rencontrent un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands pour faire des réglages ou changer de machine. Dans ce cas les coureurs qui rencontrent un problème technique, ainsi que ceux qui n'ont pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands, prennent le départ du tour de chauffe, lorsque le feu vert de sortie des stands s'allume (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité).

Sur présentation du drapeau vert, les pilotes partent pour le tour de chauffe qui est obligatoire pour pouvoir prendre le départ de la course sur la grille. Les concurrents n'effectuant pas ce tour de chauffe prennent le départ des stands en suivant les indications d'un commissaire avec un drapeau rouge

Lorsque les pilotes ont accompli leur tour de chauffe, ils se placent sur la grille de départ matérialisée par des panneaux tenus par des juges de lignes.

Allumage du feu rouge dès l'arrivée des premiers pilotes.

Lorsque chaque ligne est complète, le juge concerné abaisse son panneau. Si un coureur cale sur la grille ou rencontre d'autres problèmes, il doit rester sur sa machine et lever le bras. Si un tel incident se produit, le juge concerné relève son panneau. Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ. Lorsque tous les panneaux sont baissés et tous les pilotes prêts, le commissaire situé devant la première ligne avec son drapeau rouge s'écarte. Dès qu'il est en position de sécurité, le Directeur de Course éteindra le feu rouge signifiant le départ de la course

En cas de problème après allumage du feu rouge, un feu orange clignotant ou un drapeau jaune est actionné et le panneau "départ retardé" est présenté. Un commissaire présente un drapeau rouge au milieu de la piste. Le départ de la course est donné dès que les conditions de sécurité sont rétablies. Si le Directeur de course l'estime nécessaire il peut faire effectuer un nouveau tour de chauffe, la course est réduite d'un tour.

Dès que le dernier coureur passe la sortie de la voie des stands, les feux de sortie des stands sont mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont dans le couloir des stands, devenant bleus clignotant après leur départ.

ARRIVÉE

Après l'arrivée, les pilotes doivent respecter les consignes de la direction de course et/ou des organisateurs de la Coupe Sportwin.

Pour être classé, un coureur doit avoir effectué 75 % de la distance effectuée par le vainqueur de la course et avoir passé la ligne d'arrivée après le passage de celui ci.

Les classements sont définitifs qu'après homologation par le Jury de l'épreuve.

A l'issue de chaque finale un podium est organisé, une coupe est remise aux trois premiers Scratch, TwinFurious, TwinMax et TwinFast.

ARTICLE 10 / CLASSEMENT FINAL

Les points comptant pour l'établissement les classements de la Coupe Sportwin sont attribués de la façon suivante :

1er 25 pts	*6e 10 pts*	*11e 5 pts*
2e 20 pts	*7e 9 pts*	*12e 4 pts*
3e 16 pts	*8e 8 pts*	*13e 3 pts*
4e 13 pts	*9e 7 pts*	*14e 2 pts*
5e 11 pts	*10e 6 pts*	*15e 1 pts*

Le classement général nommé Coupe Sportwin comptabilise les résultats obtenus sur l'ensemble des courses du calendrier pour toutes les catégories. Les ex-æquo sont départagés par le dernier meilleur résultat enregistré.

Des classements nommés TwinFurious, TwinMax et TwinFast sont établis.

ARTICLE 11 / PUBLICITÉ

L'organisation de la Coupe Sportwin se réserve les surfaces nécessaires à l'application des autocollants des sponsors officiels ainsi que leurs emplacements sur les machines. Les autocollants sont distribués lors de la première épreuve, nul ne peut prendre le départ sans eux. Liberté est laissée aux pilotes pour prendre tout autre message publicitaire, sous réserve expresse que ce dernier ne concerne pas un annonceur ou un produit, concurrent de ceux de l'organisation (sauf autorisation spécifique) ou frappé d'interdiction par la loi française. Tout manquement à cette règle se traduit par une mise hors course immédiate.

ARTICLE 12 / ASSURANCES

Conformément aux prescriptions réglementaires, le club organisateur de chaque manifestation sur laquelle vient se greffer la Coupe Sportwin contracte une assurance responsabilité civile pour la durée de la manifestation officielle, essais et courses prévues au programme officiel de la manifestation.

ARTICLE 14 / OFFICIELS

Chaque manifestation est disputée sous la direction des officiels de la FFM.

Dans le cadre de manifestation extérieur au territoire français, l'organisation peut effectuer un avenant au présent règlement qui sera soumis à la FFM.

ARTICLE 15 / RÉCLAMATIONS

Toute réclamation doit être présentée par écrit par le concurrent et être accompagnée d'une somme de 75 €. Celle ci, ne sera remboursée que si le bien-fondé de la réclamation est reconnu. Elle doit être remise au directeur de course dans les 30 minutes suivant l'affichage des résultats. En outre, pour toute réclamation nécessitant le démontage d'un moteur, une caution de 300 € est demandée. Cette somme sera remboursée si la machine s'avère non-conforme ou versée au pilote contraint au démontage, si la conformité est reconnue. Si une expertise plus approfondie est nécessaire, les démontages des moteurs peuvent être effectués chez un représentant de la marque ou chez l'importateur. Les frais engendrés sont à la charge du réclamant.

DEUXIÈME PARTIE : REGLES TECHNIQUES communes à toutes les catégories

ARTICLE 1 / Généralités

Sont admises, toutes les machines bicylindres 4 temps de 600 cm^3 à 1250 cm^3 commercialisées ou non, répondant aux spécificités des différentes catégories.

Le bas de carénage doit être déposé et présenté séparément au contrôle technique. Les contrôles préliminaires sont les vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

Les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées ainsi que rétro, feu, phare.
Il est interdit d'employer du titane dans la fabrication du cadre, de la fourche avant, du guidon, des bras oscillants, des axes de bras et axes de roues. L'emploi d'écrous et de boulons en alliage de titane est autorisé.

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, devront être protégés par un carter enveloppant en métal, matériaux composites (type carbone, kevlar), ou synthétique moulés, le contrôleur technique sera seul juge de l'efficacité du dispositif. Afin d'éviter les pertes intempestives de ceux-ci, ils doivent être sécurisés par deux fils métalliques.

Les Commissaires Techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

ARTICLE 2 / Pneumatiques

Les pneumatiques sont libres dans leur marque, dimensions, dessin et gommes (slicks autorisés). Le nombre de pneumatiques neufs autorisés par manifestation (du début de la première série qualificative à la dernière finale) est limité à 2 (un avant, un arrière). Si la piste est reconnue « mouillée » par la direction de course, les pneumatiques « pluie » sont autorisés (un avant, un arrière).

Les pneumatiques sont présentés et marqués (sticker à droit) lors du contrôle technique par le commissaire technique. Un pilote n'ayant pas de marquage sur ses pneus lors de son passage en pré-grille n'est pas autorisé à rentrer sur la piste (sauf les pneus pluie).

Le changement de pneumatiques est interdit durant toute la manifestation (sauf piste reconnue « mouillée »). Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaison ou d'une autre ''anomalie'' n'est autorisé, qu'avec l'accord du commissaire technique Sportwin, sanctionné par un départ de la course en dernière ligne. Ce changement de pneumatique doit être signalé 30 minutes avant l'heure idéale de mise en pré-grille pour permettre à l'organisation d'en informer la direction de course. Le non respect de cette procédure entraine un départ de la course depuis les stands.
Aucune modification de la surface extérieure du pneumatique n'est autorisée.

Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 1000 watts maximum sont autorisées en pré-grille, à l'exception de tout autre dispositif générateur d'énergie.

ARTICLE 3 / Coupe contact

Les motocycles solos doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact de couleur rouge en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon, se trouvant d'un côté ou l'autre du guidon ou demi-guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

ARTICLE 4 / Papillon des gaz

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes.

ARTICLE 5 / Récupérateurs

Lorsqu'une machine est munie de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs. La capacité d'un récupérateur devra être de 1000 cc. Les machines équipées d'un système de recyclage fermé, doivent conserver ce système tel que l'origine. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air. Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour.

Le récupérateur doit être dans un matériau approprié. Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250 cm^3) en matériau approprié.

ARTICLE 6 / Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.
Un garde chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne puisse se coincer entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière. Cette protection doit être en un matériau de type téflon, nylon ou matériaux composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm. Elle doit être fixée solidement.

ARTICLE 7 / Système d'échappement

Les systèmes d'échappement doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur. L'extrémité d'un tuyau d'échappement ou du silencieux d'un motocycle solo ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière. Les bords de sortie des silencieux seront arrondis ou protégés.

ARTICLE 8 / Guidons

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Un espace minimum de 30 mm entre le guidon avec ses leviers et le réservoir ou le cadre, est obligatoire lorsque l'angle de braquage est au maximum.
L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée.
La réparation des guidons est interdite.
Quelle que soit la position du guidon, il doit y avoir un espace d'au moins 20 mm entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés.

ARTICLE 9 / Leviers et protection

Tous les leviers doivent se terminer par une sphère d'un diamètre de 16 mm mini.
Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent faire partie intégrante du levier.
La protection du levier de frein avant est obligatoire, fabriquée en série et distribuée par un professionnel.

ARTICLE 10 / Repose-pieds

La longueur minimum des repose-pieds doit être de 65 mm. Les repose-pieds peuvent être du type rabattable mais, dans ce cas, doivent être équipés d'un dispositif de retour à la position normale automatique, et une protection intégrale d'un rayon sphérique plein de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied. Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon, d'un diamètre de 16 mm.

ARTICLE 11 / Freins

La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur. Les vis de fixation des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité. Le freinage des vis raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire. Les motos doivent être équipées d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues.

ARTICLE 12 / Bouchons de vidange et circuits d'huile

Tous les bouchons de vidange (niveau et remplissage), les tuyaux d'alimentation d'huile, les filtres à huile externes, tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boite de vitesses ou de la transmission doivent être correctement serrés, étanches et freinés par un fil métallique de sécurité. Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

ARTICLE 13 / Circuit de refroidissement

Le seul liquide de refroidissement autorisé, est l'eau pure ou l'eau mélangée à de l'alcool éthylique. Tout autre additif est interdit.

ARTICLE 14 / Carénage

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur. Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée. Le carénage doit comporter au maximum deux trous de 25 mm. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée. Si la moto n'est pas équipée d'origine d'un carénage, un bac de récupération (50 % des liquides) doit équiper le motocycle.

Le remplacement du support avant du carénage (araignée) est autorisé, il doit être de construction solide et ne présenter aucun danger. Les Commissaires Techniques peuvent refuser toute fabrication jugée dangereuse.

Des roulettes de protection peuvent être installées afin de protéger la partie cycle en cas de chute. Toutefois, elles ne sont pas admises dans un rayon inférieur à 30 cm par rapport à l'axe des repose-pieds et ne doivent pas dépasser de plus de 10 mm du carénage.

ARTICLE 15 / Réservoir de carburant

Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement). Le réservoir doit être étanche. Les réservoirs additionnels sont interdits.
Les réservoirs en composite doivent être remplis d'une mousse de type Explosafe (conseillé pour les réservoirs en métal).

ARTICLE 16 / Parc fermé et contrôle de conformité

A l'issue de la course, à la demande du Directeur de Course et conformément à la réglementation, certaines machines peuvent être mises en parc fermé, et des contrôles de conformité peuvent avoir lieu. La mise en parc fermé doit être effective immédiatement après l'arrivée de la course, et le début des opérations de démontage doit avoir commencé au plus tard 30 mn après l'arrivée. Passé ce délai, le concurrent est considéré comme refusant le démontage et passible des sanctions prévues par la réglementation en vigueur pour l'épreuve de référence. Trois personnes maximums peuvent participer au contrôle (si le pilote participe, celui-ci fait parti des trois intervenants).

ARTICLE 17 / Contrôle du bruit

Le niveau sonore est de 102 dB maximum, à un régime de 5500 tours/minute pour les moins de 750cc et de 5000 tours/minute pour les plus de 750cc.

Remarque : ces régimes fixes ont pour objet de simplifier les procédures de contrôle sachant que la préconisation FIM est de réaliser les contrôles à des vitesses linéaires du piston de 11 m/s pour les 4 temps. Les mesures sont effectuées en statique, sonomètre placé à 50 cm de l'extrémité du système d'échappement sous un angle de 45 degrés.

ARTICLE 18 / Carburant

Le carburant doit être du type sans plomb, conformément à la réglementation FIM.

ARTICLE 19 / Extincteur

Chaque pilote doit posséder un extincteur d'une capacité minimum de 5kg pour les appareils à poudre A, B, C ou polyvalente, et de 2kg pour les extincteurs de type CO^2 (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. Pas d'extincteur à eau.

ARTICLE 20 / Feu arrière rouge

Toutes les motos doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine. Ce feu doit être allumé dès lors que la piste est déclarée Wet.

- *La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.*
- *Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle).*
- *En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable technique est prépondérante.*
- *Puissance / luminosité équivalente à : 6 LED d'une puissance individuelle de 0,8 - 1,8 W*
- *L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.*
- *Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.*
- *L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celui de la moto.*

Le Responsable Technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

REGLES TECHNIQUES SPECIFIQUES à la catégorie TwinFast

ARTICLE 21 / Motos admises

Sont admises, toutes les machines bicylindres 4 temps de 600 cm^3 à 904 cc, commercialisées ou non, et conformes au règlement technique de la Coupe Sportwin et aux règles techniques CNV de la FFM.

Les moteurs de plus de 700 cm^3 doivent posséder au maximum deux soupapes par cylindre.

Une fiche descriptive devra accompagner le bulletin d'engagement et sera étudiée par la commission technique avec pour critère principal, l'homogénéité du plateau en matière de puissance.

Ex : Suzuki SV, Kawa ER6, Yamaha MT07, Ducati D2 de 600 à 904, etc….

REGLES TECHNIQUES SPECIFIQUES à la catégorie TwinMax

ARTICLE 22 / Motos admises

Sont admises toutes les machines bicylindres 4 temps de 905 cc à 1250 cc, possédant 2 à 3 soupapes par cylindre, commercialisées ou non, et conformes au règlement de la Coupe Sportwin et aux règles techniques CNC de le FFM.

Une fiche descriptive devra accompagner le bulletin d'engagement et sera étudiée par la commission technique avec pour critère principal, l'homogénéité du plateau en matière de puissance.

Ex : Ducati D2, 1000 SS, 1100 HM, Monster, Harley Davisson, etc….

REGLES TECHNIQUES SPECIFIQUES à la catégorie TwinFurious

ARTICLE 23 / Motos admises

Sont admises les machines bicylindres 4 temps multisoupapes de 701 cc à 1000 cc.
Le prix catalogue des motos millésimées avant 2006 est limité à 20000 €.
Le prix catalogue des motos millésimées de 2006 à aujourd'hui est limité à 15000 €.

Pour les prototypes, la moto d'origine du moteur définit le prix de référence.

Une fiche descriptive devra accompagner le bulletin d'engagement et sera étudiée par la commission technique avec pour critère principal, l'homogénéité du plateau en matière de puissance.

Ex : Aprilia RSV, Honda VTR, Suzuki TLR, Voxan, KTM 790, Ducati 748, 749, 821, 848, 916, 939, 996, 998, 999. Cette liste est non exhaustive.

TROISIEME PARTIE : APPLICATION DU REGLEMENT

Tous les cas non prévus au règlement sont tranchés par le jury de l'épreuve, conformément au code sportif national et à ses annexes. Toute infraction au présent règlement et aux règlements édictés par la FFM peut être sanctionnée, en application du code de discipline et d'arbitrage.

En cas de contestation concernant l'interprétation d'un texte ou s'il existe une différence entre le présent règlement et un règlement édicté par la F.F.M, le texte fédéral prévaut. Pour tous les cas non prévus dans le présent règlement, il convient de faire référence aux différents règlements fédéraux (Code Sportif, Règlement général CNV, Code Disciplinaire). En dernier ressort la décision du jury de la manifestation s'impose.

Toutes modifications qui ne sont pas interdites par le présent règlement sont autorisées à la condition expresse de respecter les normes de sécurité.

Les responsables de la Coupe Sportwin, en accord avec les commissaires techniques et sportifs de la FFM, se réservent le droit de refuser toute machine qu'ils estiment non conforme aux susdites règles de sécurité ou à l'esprit de la Coupe Sportwin ainsi que toute candidature possédant un caractère spécial ou particulier.

Avant d'entreprendre n'importe quelle transformation hasardeuse, renseignez-vous auprès du responsable technique : ***Thierry Blasco - Tél. : 06 59 78 96 16 - email*** *: desmotiti@gmail.com*

SPORTWIN club

Thierry Duc, Président,
Sportwin Club (en Mairie)
1 place Saint Antoine, 01630 Péron, France
Tel fixe : 04 50 56 48 16 - mobile : 06 80 98 01 69 - email : sportwin.td@gmail.com
Association régie par la loi du 1er juillet 1901- N° : W013000287
Toutes les informations et documents sont disponibles sur le site du Sportwin Club

www.sportwinclub.com