



REGLEMENT CHAMPIONNAT DE FRANCE DE DRAGSTER 2022

REGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE DRAGSTERS MOTOS 2022

ART. 1 DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2022 un Championnat de France de Dragsters. Un Champion est désigné dans les classes suivantes :

- PRO-STOCK (motos silhouette équipées de pneus à section carrée et de Wheeliebar)
- COMPETITION BIKE (motos de Compétition d'une cylindrée maximum de 2100cc pour les moteurs suralimentés et de 3000cc pour les moteurs atmosphériques, équipées de pneus à section carrée et de Wheeliebar).
- SUPER STREET BIKE (motos modifiées issue d'un modèle fabriqué en série et faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce)
- Une Coupe de France est attribuée dans la catégorie STREET BIKE (motos fabriquées en série et faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce)
- Un Trophée de France est attribué dans les catégories **Pro-TWIN** (motos bicylindres)
- Une catégorie **Pro ET**, motos susceptibles de venir par la route en conformité avec le règlement technique **Pro ET** et le code de la route est intégrée à chaque manifestation, mais ne donne pas lieu à un classement cumulé.

Ces 6 classes doivent être obligatoirement programmées dans le cadre de chaque manifestation sauf si le parcours n'est pas adapté à une catégorie. Dans ce cas le Club peut solliciter une dérogation de la Commission Nationale de Vitesse.

Dans le cas où le nombre d'engagés est inférieur à 8 dans une catégorie au moment de la clôture des engagements, il est pris les dispositions suivantes :

- **Catégorie PRO STOCK : elle est intégrée à la catégorie COMPETITION BIKE**
- **Dans une des catégories SUPER STREET BIKE ou STREET BIKE, les deux sont réunies dans une catégorie unique SUPER STREET BIKE**
- **Catégorie Pro-TWIN : elle est intégrée à la catégorie STREET BIKE**

Art. 2 CONCURENTS

Les épreuves du Championnat de France Dragsters 2022 sont réservées :

- aux pilotes de toute nationalité titulaire d'une licence internationale, FIM Europe, NCO, ou une manifestation **délivrée par la F.F.M.** pour l'année en cours,

La Commission Nationale de Vitesse de la Fédération Française de Motocyclisme se réserve la possibilité de ne pas délivrer d'autorisation de sortie le jour où se déroule une épreuve de Championnat de France de Dragsters.

Un pilote engagé dans plusieurs classes doit effectuer ses différents "runs" à l'intérieur des horaires prévus pour chaque classe au programme de la manifestation, avec la machine appropriée. Si une épreuve de Championnat de France et une épreuve Internationale se déroulent dans le cadre d'une même manifestation, un pilote engagé dans les deux épreuves doit impérativement se conformer aux horaires.

Un pilote ne peut s'engager sur plus d'une machine dans une même classe dans le cadre d'une même manifestation.

Deux pilotes ne peuvent s'engager sur une même machine dans la même classe, le changement de machine entre pilotes est interdit.

Art. 3 MACHINES

Les machines autorisées à participer aux épreuves de Dragsters et à la catégorie **Pro ET** doivent répondre aux définitions du règlement technique Dragsters.

Une seule machine par pilote peut être présentée au contrôle technique pour une même catégorie. La même machine ne peut être engagée dans plusieurs classes sauf :

Une machine catégorie **Pro ET** peut être engagée également en Streetbike pour autant qu'il reste des places disponibles sur la grille. Les machines Street Bike peuvent également être engagées en Super Streetbike, pour autant qu'il reste des places disponibles sur la grille.

Dans le cas où le nombre maximum d'engagés est atteint, ces doubles engagements sont refusés dans l'ordre chronologique inverse de réception des demandes d'engagement.

Art. 4 EPREUVE

Sous réserve d'homologation des parcours (cf. art. 6).

CALENDRIER :

Les dates seront mises en ligne sur www.ffmoto.org

Toutefois, l'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale de Vitesse, des épreuves peuvent également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

La C.N.V. se réserve le droit de choisir les épreuves comptant pour le Championnat de France.

Les épreuves peuvent se dérouler suivant la formule "Sprint" (un par un) ou "Dragrace" (deux par deux), sur 201,16 ou 402,32 mètres.

Art 5 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Chaque pilote doit obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité, et sa confirmation d'engagement.

Les licenciés une manifestation doivent présenter leur demande de licence une manifestation (téléchargeable sur le site de la FFM) ainsi que le certificat médical de non-contre-indication joint à la demande de licence et rempli par un médecin. Les licences peuvent également être souscrites en ligne sur le site.

Chaque pilote doit également soumettre sa ou ses machines aux opérations de vérifications techniques à l'emplacement qui lui est indiqué. **Il doit présenter son casque ainsi que combinaison, bottes (couvrant la malléole), gants et protection dorsale en conformité avec les RTS. Le contrôleur technique peut consigner les équipements non conformes durant l'épreuve et le rendre au pilote à la fin de celle-ci.**

Pour les catégories **Pro ET** et **WHEELING** (cette dernière ne comptant pas pour un classement cumulé, mais pouvant être incorporée à une épreuve) la présentation de la **carte grise** de la machine est obligatoire.

Art 6 FORMULE

Le Championnat de France de Dragsters se dispute sur la totalité des épreuves retenues et courues, trois au minimum doivent avoir été organisées en chaque catégorie pour qu'un titre de vainqueur soit attribué à l'issue de la saison.

Les épreuves de Sprint se déroulant sur deux jours peuvent comporter deux manches distinctes (une le samedi et une le dimanche) bénéficiant chacune d'une attribution de points Championnat. Les primes sont attribuées sur le résultat du classement cumulé des deux manches

Les classements finaux du Championnat et du Trophée sont établis en totalisant les résultats.

Sur la totalité des manches retenues et courues, moins une, au-delà de sept épreuves, la manche où le concurrent aurait été déclassé ne peut être retranchée.

Art. 7 PARCOURS

Les épreuves du Championnat de Dragsters se disputent sur des parcours retenus par la Commission, homologués par elle et par les autorités administratives.

Pour une épreuve de 201,16 mètres, la distance de décélération doit être de 300 mètres minimums et de 600 mètres pour une épreuve de 402,33 mètres (la décélération peut s'effectuer, après son premier tiers en ligne droite, sur une courbe d'un rayon minimum de 500 mètres).

La largeur minimum de la piste qui, par ailleurs, doit être parfaitement rectiligne sera de 6 mètres en Sprint, de 9 mètres minimum pour une course de 201,16 mètres et de 12 mètres pour une course de 402,33 mètres en Dragrace. La ligne médiane doit être matérialisée. Le revêtement doit être approprié.

Par dérogation, pour des épreuves ne comportant que les catégories **Pro ET** et **Street Bike**, la largeur peut être de 7,5 mètres minimums pour une course de 201,16 mètres et de 9 mètres pour une course de 402,33 mètres en Dragrace. La ligne médiane doit être matérialisée. Le revêtement doit être approprié.

Pour des raisons de sécurité, la Commission Nationale de Vitesse se réserve le droit de refuser l'homologation d'une piste, même si celle-ci répond aux critères précités.

Si une animation est intégrée à l'épreuve, elle ne doit en aucun cas être susceptible de laisser des débris, d'endommager la piste, d'en altérer l'adhérence, de dérégler, d'endommager ou d'obliger le démontage des systèmes de chronométrage, durant les qualifications et les éliminatoires.

Art. 8 ENGAGEMENTS

ENGAGEMENTS POUR L'ENSEMBLE DU CHAMPIONNAT

Afin de faciliter la gestion des engagements, ainsi que la réalisation des programmes et des horaires de déroulement des manifestations, les concurrents des diverses catégories ont la possibilité de s'engager pour l'ensemble du Championnat, Coupe ou Trophée.

Les demandes sont envoyées à

**Association PROPULSION 4 rue Emile ZOLA
91460 MARCOUSSIS
Tél. 06 31 14 78 10**

Elles sont accompagnées du nombre de chèques correspondant au nombre d'épreuves inscrites au Calendrier, libellés à l'ordre de chaque club organisateur. Le montant des engagements est de 110 € pour chaque épreuve. **En cas de non-respect du nombre de chèque, le tarif à l'épreuve (140€) est appliqué.**

Pour vos demandes de numéros, vous devez vous adresser à :

Mme Dieudonné au : 06 31 14 78 10. ou par mail : danydieudonne@wanadoo.fr

Au cas où un concurrent ne peut participer à une épreuve et s'il prévient l'organisateur par écrit ou par fax au plus tard 48 heures avant les vérifications administratives, (sauf cas de force majeure dûment justifié), l'engagement lui est remboursé.

Les inscriptions doivent être parvenues à l'Association PROPULSION au plus tard 40 jours avant la première épreuve du Championnat, Coupe ou Trophée.

Si un concurrent prend part au Championnat en cours d'année et cela avant l'avant dernière épreuve il peut bénéficier de ces dispositions pour autant qu'il adresse les demandes d'engagement pour les épreuves restantes 40 jours avant la première épreuve à partir de laquelle il souhaite commencer le Championnat, Coupe ou Trophée.

ENGAGEMENTS AUPRES DE L'ORGANISATEUR

Toutes les demandes d'engagement doivent être adressées aux organisateurs 30 jours avant la date de chaque épreuve accompagnées d'un droit d'engagement de 140€. Passé la date de clôture, outre le fait que si le nombre maximum de pilotes est atteint, l'engagement peut être refusé, une pénalité de 50€ est appliquée (soit un total de 190€), excepté pour la catégorie **Pro ET**. **Néanmoins pour vos demandes de numéros, vous devez vous adresser à :**

Mme Dieudonné au : 06 31 14 78 10. ou par mail : danydieudonne@wanadoo.fr

L'organisateur doit confirmer leur acceptation aux pilotes dans les huit jours suivant la date limite des engagements.

Art 8.1. Nombre d'engagés

Le nombre d'engagés admis pour l'ensemble des catégories doit être spécifié sur le règlement particulier (RP), au cas où le nombre maximum de demandes d'engagements serait atteint le jour de la clôture, sont prioritaires dans l'ordre, pour autant qu'ils soient engagés dans les délais :

- 1 les catégories comptant pour le championnat de France
- 2 les catégories comptant pour la coupe de France
- 3 les catégories comptant pour le trophée de France
- 4 les autres catégories

La sélection se fait dans l'ordre de réception des demandes d'engagements.

Exemple :

A la date de clôture des engagements le nombre de demandes dépasse le nombre spécifié dans le RP. Aucune nouvelle demande n'est prise en compte quelle que soit la catégorie.

Sont refusés le dernier, l'avant dernier, etc. engagés des catégories hors Championnat, Coupe et trophée jusqu'à l'obtention du nombre maximum prévu.

Si le nombre n'est toujours pas atteint, les doubles montes effectuées avec la même machine. Si le nombre n'est toujours pas atteint les pilotes de la catégorie **Pro ET** etc.

Art. 9 DEROULEMENT DES EPREUVES

Aussi bien en Dragrace qu'en Sprint, une zone proche de la ligne de départ est aménagée pour la mise en route des machines, la chauffe des pneus, etc. L'accès de cet emplacement est réservé aux seuls pilotes, à trois mécaniciens par machine **pour les catégories** Street- Bike, Super-Street Bike, **Pro-Twin**, Pro-Stock Compétition Bike, **à un mécanicien pour la catégorie Pro ET**, qui doivent quitter l'aire de chauffe dès que leur pilote a pris le départ.

En catégorie Compétition Bike, un délai minimum d'une heure doit être observé entre deux runs. Toutefois en cas de force majeur, ce délai peut être réduit.

Art 9.1 Essais libres :

Le Jury peut autoriser un pilote à faire un essai non chronométré, le dimanche matin avant la dernière séance de qualification. Cet essai est réservé aux pilotes qui n'auraient pu effectuer un run de qualification suite à une casse mécanique. Le pilote doit en faire la demande justifiée. Le jury est souverain dans la décision d'accorder ou non cet essai libre.

Art 9.2 Retour des machines

Lorsque la piste ne comporte pas de voie de retour, sur ordre du Directeur de course, les assistants (qui doivent porter un casque) sont autorisés à emprunter la piste afin de ramener les machines qui ne peuvent revenir par leurs propres moyens. Chaque concurrent concerné doit prévoir un moyen de retour prêt à partir dès que le signal en est donné. Faute de quoi la machine restera au parc en bout de piste.

Art 9.3 Dragrace

Les "Runs" qualificatifs ne peuvent commencer avant 10h le samedi.

1- Qualifications :

Les qualifications s'effectuent sur trois "runs" chronométrés minimum ou sur deux "runs" minimum si les conditions météo ne permettaient pas le déroulement normal de l'épreuve.

Un "run" qualificatif doit être prévu le matin des éliminatoires.

Un "run" minimum doit obligatoirement être effectué par le concurrent pour prendre le départ des éliminatoires. Toutefois, si un incident se produit au cours du run il n'est pas tenu de franchir la ligne d'arrivée, mais il doit avoir franchi la ligne de départ par la seule énergie de son moteur.

Au cas où des conditions exceptionnelles interdiraient le déroulement des deux "runs" de qualification, les tableaux éliminatoires sont établis sur le classement de l'année précédente jusqu'à la moitié du Championnat (calendrier de l'annuaire FFM publié dans le règlement DRAGSTERS), puis sur le classement provisoire du Championnat en cours. Dans ce cas, les points de qualification ne sont pas attribués.

2- Éliminatoires :

En catégories COMPETITION BIKE, PRO STOCK, STREET BIKE, SUPER STREET BIKE, **Pro-Twin**

Une série est composée des 16 meilleurs temps des qualifications.

En catégorie **Pro ET**, deux séries A et B sont composées comme suit :

- Série A les 16 meilleurs temps des qualifications
- Série B les 16 temps suivants

Si le nombre d'engagés dans les autres catégories ou si l'horaire prévisionnel le permet, une série C composée des 16 temps suivants peut être ajoutée.

Si un suppléant doit être désigné avant les éliminatoires, le premier non qualifié rentre dans la grille, puis le second, etc.

Pendant les éliminatoires, un suppléant n'est pris que lors de la finale, c'est le plus rapide des battus de la demi-finale, si ce dernier n'est pas en état de prendre le départ, son suivant immédiat, etc.

Les grilles de départ sont affichées une heure avant le début des éliminatoires, à partir de cet instant plus aucun changement n'est autorisé, la place des pilotes absents n'ayant pas déclaré forfait reste vide.

Les points et primes restent acquis au pilote forfait.

En chaque série, les tableaux éliminatoires sont établis d'après le modèle annexé au cahier des charges.

3- Départ :

Le départ est donné selon la technique de "l'arbre de Noël", couplé à des cellules photoélectriques. Ce n'est qu'en cas de défaillance du système que le départ pourra être donné au drapeau.

Selon les systèmes de départ des indices de temps peuvent être appliqués pour la catégorie **Pro ET**.

Lors d'un run, le choix du couloir appartient au pilote le plus rapide lors du run précédent ou au mieux classé des essais lors du premier run éliminatoire.

4- Disqualifications :

Une ligne est tracée 60 cm avant la première cellule, la procédure de départ engagée, aucune aide ne peut être apportée au pilote une fois cette ligne franchie, hormis pour la mise en marche de l'ordinateur de bord.

Lors du "Burn Out", aucune aide ne peut être apportée aux pilotes. En aucun cas les Burn Out, Jump, etc., ne peuvent être effectués par une autre personne que le pilote engagé sur la machine. Un maximum de deux burn-out est autorisé.

Une fois que le pilote a démarré son moteur et est entré dans la zone de burn-out, il n'est autorisé à redémarrer son moteur qu'une seule fois (interdit pour les véhicules fonctionnant au nitrométhane).

Si au cours d'un "run", un pilote déclenche un feu rouge (départ anticipé ou hors délai) ou franchit la ligne médiane, lors des essais ou en formule sprint le temps effectué n'est pas retenu. Lors des éliminatoires, son adversaire remporte le dit "run", qu'il doit néanmoins effectuer ou si le pilote effectuait son run seul, il est disqualifié.

Lors des éliminatoires, un pilote Bye Run doit effectuer son run sous peine de disqualification, toutefois si un incident se produit au cours du run il n'est pas tenu de franchir la ligne d'arrivée, mais il doit avoir franchis la ligne de départ par la seule énergie de son moteur.

Tout pilote qui effectue un burn-out dans le parc coureur ou circule avec la machine engagée pour la course en dehors du site de la manifestation, met en marche son moteur après 20h dans le parc coureur ou aux abords est disqualifié, sauf décision contraire du Jury.

Art 9.4 Sprint

Les concurrents se lancent un par un, sous les ordres du starter. Trois "runs", minimum sont prévus par l'organisateur, leur nombre maximum dépendant des possibilités en temps. Les pilotes d'une même catégorie doivent bénéficier du même nombre de "runs".

Tout concurrent ayant effectué un run de course est classé.

Le meilleur temps de chaque pilote est retenu pour le classement, en cas d'ex-aequo, il est tenu compte du second meilleur temps.

Art. 10 CLASSEMENTS

A- SPRINT

En formule Sprint, les points sont attribués comme suit : cinq points à tout pilote présent, si deux manches distinctes, 10 points si une seule manche est courue.

Points attribués par manche :

1 ^{er}	45 pts	9 ^{ème}	25 pts	17 ^{ème}	16 pts	25 ^{ème}	8 pts
2 ^{ème}	40 pts	10 ^{ème}	24 pts	18 ^{ème}	15 pts	26 ^{ème}	7 pts
3 ^{ème}	37 pts	11 ^{ème}	23 pts	19 ^{ème}	14 pts	27 ^{ème}	6 pts
4 ^{ème}	35 pts	12 ^{ème}	22 pts	20 ^{ème}	13 pts	28 ^{ème}	5 pts
5 ^{ème}	33 pts	13 ^{ème}	21 pts	21 ^{ème}	12 pts	29 ^{ème}	4 pts
6 ^{ème}	31 pts	14 ^{ème}	20 pts	22 ^{ème}	11 pts	30 ^{ème}	3 pts
7 ^{ème}	29 pts	15 ^{ème}	19 pts	23 ^{ème}	10 pts	31 ^{ème}	2 pts
8 ^{ème}	27 pts	16 ^{ème}	18 pts	24 ^{ème}	9 pts	32 ^{ème}	1 pt

Dragrace

10 points à tout pilote présent.

Sur les temps de qualification :

1 ^{er}	35 pts	5 ^{ème}	31 pts	9 ^{ème}	27 pts	13 ^{ème}	23 pts
2 ^{ème}	34 pts	6 ^{ème}	30 pts	10 ^{ème}	26 pts	14 ^{ème}	22 pts
3 ^{ème}	33 pts	7 ^{ème}	29 pts	11 ^{ème}	25 pts	15 ^{ème}	21 pts
4 ^{ème}	32 pts	8 ^{ème}	28 pts	12 ^{ème}	24 pts	16 ^{ème}	20 pts

Au cours des éliminatoires 10 points par Run gagné.

Les résultats des essais et des courses doivent être affichés sur un panneau accessible à tous, signés par le Directeur de courses et comportant l'heure d'affichage.

ARRET DE COURSE - ANNULLATION

Si la course doit être annulée par suite de conditions défavorables, et ce avant les quarts ou les huitièmes de finale (suivant le nombre de pilotes qualifiés) soient totalement effectués, les points sont attribués en regard des temps de qualification et ce selon le barème du sprint. Les primes ne sont pas attribuées.

Si la course doit être arrêtée définitivement en cours d'éliminatoires, les points attribués sont ceux acquis lors du "run" de huitième, de quart ou de demi-finale plein précédent le moment de l'arrêt de l'épreuve. Les primes sont celles attribuées normalement jusqu'au moment de l'arrêt de la course.

En cas de conditions atmosphériques entraînant l'annulation de l'épreuve, les concurrents ne peuvent prétendre au remboursement du droit d'engagement, voire à un quelconque dédommagement.

VERIFICATIONS

A l'issue et à tout moment des essais et de la course, une machine peut être placée en parc fermé pour la durée du délai de réclamation sous la responsabilité du Commissaire Technique, être démontée ou plombée.

Art. 11 PRIX DRAGRACE

COMPETITION BIKE / PROSTOCK

Vainqueur	320,00 €
Finaliste	220,00 €
1/2 finaliste	150,00

SUPER STREET BIKE Pro-TWIN

Vainqueur	200,00 €
Finaliste	135,00 €
1/2 finaliste	90,00

STREET BIKE

Vainqueur	115,00 €
Finaliste	95,00 €
1/2 finaliste	70,00

PRO ET

Vainqueur	80,00 €
Finaliste	60,00 €
1/2 finaliste	40,00

**Lors d'une épreuve où moins de 75 pilotes hors Pro ET sont engagés ces montant sont divisés par deux.
Lors d'une épreuve où moins de 50 pilotes hors Pro ET sont engagés ces montant sont divisés par trois.**

Dans le cas où une épreuve est organisée sans présence de public aucune prime n'est attribuée.

Art. 12 ATTRIBUTION DES NUMEROS

Les numéros de courses sont attribués à l'année en fonction du classement des Championnats de France, Coupes et Trophées de l'année précédente.

Les concurrents souhaitant arborer un numéro spécifique doivent en faire la demande écrite auprès de Madame Dany Dieudonné avant le 2 avril **2022**. Si le Champion en titre prend un numéro personnel, le numéro 1 n'est pas attribué.

Art. 12.1. Numéros

Les numéros doivent impérativement :

- *Etre au nombre de deux situés de part et d'autre de la machine.
- *Pour les machines équipées de wheeliebar, les plaques numéros sont fixées sur celle-ci en respectant pour les numéros, les dimensions suivantes : hauteur minimum 14cm, épaisseur du trait 2,5cm, largeur 8cm.
- *En Compétition Bike les plaques sont blanches et les numéros noirs précédés de la mention CB
- *En Prostock, les plaques sont jaunes et les numéros noirs précédés de la mention PS.
- *Pour les machines qui ne sont pas équipées de wheeliebar, les numéros d'une dimension minimum de 10 cm de hauteur, de 2 cm d'épaisseur de trait, et de 6 cm de largeur, doivent être collés ou peints sur des plaques de numéros fixées de part et d'autre de la machine.
- *En Super Streetbike, les plaques seront rouges et les numéros blancs précédés de la mention SSB
- *En Streetbike, les plaques seront vertes et les numéros blancs précédés de la mention SB
- *En Pro-Twin, les plaques seront noires et les numéros blancs précédés de la mention PT

*En Pro ET, les numéros devront être apposés sur une surface plane ou sur la bulle du côté du chronométrage, le contraste devant être suffisant pour assurer une bonne lisibilité des numéros.

*Les plaques et numéros doivent être de couleur mate.

Pour les machines engagées dans deux catégories, le numéro correspondant doit être identifiable sans ambiguïté. **La lisibilité des numéros est de la seule responsabilité du concurrent, si celui-ci n'est pas lisible les temps ne sont pas enregistrés, aucune réclamation n'est admise dans ce cas.**

Art. 13 RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Art. 14 SECURITE

Les motos pourvues d'un embrayage centrifuge actionné par le moteur ne doivent pas être mises en marche sans que la roue arrière soit soulevée du sol par une béquille solide et sûre. Le démarrage des motos dans les stands ou dans le parc pilote n'est autorisé que si la machine est tournée vers un obstacle solide appartenant au pilote susceptible de l'arrêter. Le retour moteur en marche est interdit dans le parc pilote.

Lorsqu'à l'issue d'une série, les assistants se rendent en bout de piste afin de ramener les machines, le port du casque est obligatoire pour ceux-ci.

La circulation dans le parc pilotes, avec quelque véhicule que ce soit, doit se faire à l'allure d'un piéton au pas. Tout excès, soit par le pilote ou un membre de son équipe, peut entraîner des sanctions allant jusqu'à la disqualification du pilote pour la saison en cours.

ART. 14.1 RESPONSABILITE

Il est rappelé aux concurrents que leur matériel est placé sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

ART. 14.2 LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer (1 pilote et 3 mécaniciens sauf catégorie **Pro ET** 1 pilote et 1 mécanicien) fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

Art. 15 OFFICIELS

La FFM se réserve le droit de désigner un Délégué sur l'ensemble des épreuves comptant pour le Championnat de France, celui-ci est l'arbitre de la manifestation. Ses frais sont 50% à la charge de l'organisateur et 50% à la charge de la FFM.

Pour chaque épreuve du Championnat, il est désigné un Directeur de Course, les frais de celui-ci sont à la charge de l'organisateur.

Par ailleurs, lors de chaque épreuve, un Commissaire Technique au minimum est obligatoire.

Les frais du ou des Commissaires Techniques sont à la charge du Club Organisateur.

Le Directeur de Course et le Délégué doivent être titulaires d'une qualification de la spécialité Dragster,

Les officiels sont soumis à l'approbation de la CNV.

Art. 16 APPLICATION DU REGLEMENT

Les cas non prévus au règlement particulier de l'épreuve sont tranchés en première instance par l'arbitre de l'épreuve conformément aux clauses du présent règlement et du règlement national des manifestations sportives. Les rapports de clôture doivent être retournés dans le mois sous peine de sanction.

ART. 17 OBLIGATIONS PROMOTIONNELLES

Chaque organisateur d'une épreuve Euro-Série, Internationale ou Zone Union Européenne doit obligatoirement prendre une manche du Championnat de France dans le cadre de son épreuve.

ART. 18 Article réservé

REGLEMENT "RUN"

Art. 1 DEFINITION

Le "RUN" est une manifestation destinée à permettre au plus grand nombre de s'initier aux épreuves d'accélération, conjointement ou non avec une organisation de "run" automobiles.

Elle se déroule sur une piste telle que définie à l'article 4 du présent règlement, un par un ou deux par deux.

Pour être qualifié de "RUN" et bénéficier des tarifs d'assurance et d'inscription à la FFM définis pour ce type d'épreuve, le déroulement de la manifestation ne doit comporter aucune autre activité (démonstration, stunt, etc.). Dans le cas contraire la FFM se réserve le droit de facturer au club organisateur la différence entre le montant de l'inscription "RUN" et celui de l'inscription d'une épreuve Dragsters, sans préjuger des poursuites devant l'instance disciplinaire compétente.

Art. 2 CONCURENTS

Peuvent participer au "RUN", tous les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la F.F.M.

Art. 3 MACHINES

Les machines autorisées à participer doivent être conformes au règlement technique Dragsters **Pro ET**. La carte grise doit être présentée lors des contrôles.

Art. 4 PARCOURS

Les pistes utilisées doivent être de bonne qualité, le profil transversal ne doit pas être exagérément bombé. La largeur minimale est de 7,50 m (6 m pour les runs réservés aux 50cc, scooters et cyclos) pour des pistes dont la distance d'accélération n'excède pas 1/8 de miles (201,16m) qui est le maximum autorisé. La distance de décélération est d'au moins 1,5 fois la distance d'accélération, elle peut s'effectuer après son premier tiers dans une courbe d'un rayon minimum de 500 m. La sécurité est conforme à la fiche technique "Dragsters".

Art. 5 ENGAGEMENTS

Les modalités d'engagement (date limite, montant, etc.) sont à la discrétion de l'organisateur.

Art. 6 DEROULEMENT DES "RUNS"

Les "RUNS" se déroulent départ au feu ou au drapeau.

Art. 7 CLASSEMENT / PRIX

La méthode de classement ainsi que les prix, au choix de l'organisateur doivent être indiqués dans le règlement particulier.

Art. 8 SECURITE

Chaque pilote doit présenter son équipement, casque homologué, combinaison en cuir (une ou deux pièces), bottes (couvrant la malléole), gants, une protection dorsale est recommandée. Le contrôleur technique peut consigner les équipements non conformes durant l'épreuve et le rendre au pilote à la fin de celle-ci

Art. 9 OFFICIELS ET ENCADREMENT

Lors de chaque épreuve de "RUN", un Directeur de Course et un arbitre ayant au minimum une qualification 1er degré dans une discipline C.N.V., quatre Commissaires de Route, un Commissaire Technique ayant au minimum une qualification 1^{er} degré sont obligatoires.

REGLEMENTS TECHNIQUES POUR DRAGSTERS

01 – REGLEMENTS GENERAUX DE CONSTRUCTION

Le présent règlement s'applique à l'ensemble des catégories, hormis les dispositions particulières et / ou complémentaires pour les PRO STOCK BIKE, SUPER STREET BIKE, Pro-TWIN, STREET BIKE

- **Freins**

Les motos doivent être équipées de deux systèmes de freinage indépendants agissant sur chacune des roues. Les disques de frein doivent avoir un diamètre minimum de 175 mm, les tambours de frein un diamètre minimum de 150 mm. Les motos au-dessus de 500 cc doivent être équipées d'un frein à disque à l'avant. Si le frein est à simple disque, le disque doit avoir pour dimensions minimales Ø 250x5mm. S'il est à double disque, chaque élément doit avoir pour dimensions minimales Ø220x5mm (voir également art.01.41).

- **Roues**

Les motos doivent être équipées d'une roue avant conçue pour les motos. La jante arrière ne doit pas être plus étroite que la surface de contact du pneu arrière avec le sol de plus de 50 mm. La jante avant doit avoir pour dimensions minimales WM 1 x16 '.

- **Pneus et chambres à air**

Les pneus doivent être de type "slick" (lisses), ou avoir une profondeur de dessin minimale de 2 mm. Les motos ayant une vitesse de pointe de plus de 200 km/h doivent être équipées d'un pneu avant de classe 'V' au moins, ou de type de compétition sur route. Les chambres à air des pneus arrière doivent être en caoutchouc naturel de type compétition (voir également art.49.06.10).

- **Cadre**

Les éléments porteurs du cadre doivent avoir pour dimension minimale 20 x 1,5 mm. Pour les cadres à poutre porteuse centrale, la poutre doit avoir pour dimension minimale 50 mm. Le moteur ne doit pas faire partie des éléments de rigidité du cadre. Il doit être disposé de manière à assurer une répartition correcte des masses.

- **Garde au sol**

Les motos doivent avoir une garde au sol d'au moins 50 mm fourche enfoncée en butée, avec pilote en position et pression correcte des pneus.

Il doit être possible de les pencher de 12 degrés de chaque côté à partir de la position verticale sans qu'aucune partie du véhicule, autre que les roues, ne touche le sol.

- **Fourche avant**

La fourche avant doit être de type hydraulique. Les tubes de fourche ne doivent pas dépasser de plus de 30 mm le té de fourche supérieur. Aucune partie de la moto, autre que les roues, ne doit toucher le sol lorsque la fourche est au maximum de compression.

Les tubes de fourche doivent avoir un diamètre minimum de 28 mm, pour les motos de 350 à 750 cc, et de 32 mm pour les 750 cc et plus.

- **Guidon**

Voir art. 7 des REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES

- **Levier**

Voir art. 8 des REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES

- **Carénage**

Le pilote doit pouvoir se mettre en selle ou sauter de la moto sans qu'il faille démonter tout ou partie du carénage. Le carénage ne doit pas rendre difficile le contrôle du véhicule.

- **Selle**

La selle doit offrir au pilote une position de conduite sûre, et ne doit pas être dangereusement inconfortable.

- **Wheeliebars**

Le montage de "wheeliebars" (systèmes anti-cabrage) de construction solide est obligatoire pour les Compétitions Bike, Funny Bike, Pro Mod et Pro-Stock Bike.

- **Capots de protection**

Les systèmes de transmission ouverts doivent être munis d'un capot empêchant tout contact accidentel avec des pièces en rotation. Les compresseurs à entraînement mécanique doivent être munis d'un capot d'au moins 3 mm d'épaisseur s'il est en acier ou 5 mm s'il est en aluminium, ou d'une protection anti-explosion homologuée. Les embrayages à l'air libre doivent être munis d'un capot d'au moins 1 mm d'épaisseur s'il est en acier ou 3 mm s'il est en aluminium.

- **Compresseurs**

Les compresseurs mécaniques montés sur des motos fonctionnant au nitrométhane doivent être munis de valves de sécurité, de connexions de caoutchouc avec le collecteur d'admission ou d'autres systèmes les protégeant des risques d'explosion.

- **Réservoir de carburant**

Le réservoir de carburant doit être solidement fixé au cadre.

- **Système d'alimentation**

Les motos doivent être équipées de robinets de coupure de carburant en état de marche. Les tuyaux doivent être bloqués (raccords coniques) ou arrêtés avec un fil de fer de sécurité. Les systèmes d'injection à pompe doivent être munis de tubulures à haute pression telles que "aéroquip" ou similaires. Les motos fonctionnant avec un carburant autre que l'essence ou l'alcool ainsi que celles dont les moteurs ne peuvent être arrêtés par la coupure de l'allumage doivent être munies d'une vanne de coupure de carburant à action rapide, disposée de manière à ce que le pilote puisse l'actionner en laissant ses deux mains sur le guidon et conçue de manière à ce que l'alimentation en carburant du moteur se ferme dès que le pilote quitte la moto (efficace dans toutes les directions). La liaison avec le pilote doit être réalisée avant que la roue arrière ne touche le sol.

- **Carburateurs et injection de carburant**

Tous les motocycles devront être équipés d'une commande manuelle des gaz, par poignée tournante, qui incorpore un ressort de rappel attaché directement au système d'admission de gaz du carburateur ou d'injection. Le papillon des gaz doit se refermer automatiquement lorsqu'on relâche la manette de gaz. Tous les motocycles qui utilisent du nitrométhane doivent être équipés d'un câble de rappel ainsi que d'un ressort de rappel. Les machines utilisant des embrayages automatiques doivent comporter un système empêchant l'ouverture des gaz pendant que l'assistant repousse la machine vers la ligne de départ, après le burn out.

- **Coupe-contact d'urgence**

Les motos doivent être équipées d'un coupe-contact électrique qui déconnecte toute l'alimentation électrique du moteur (et du NO₂ (oxyde d'azote) le cas échéant) en cas de perte de contrôle du véhicule (efficace dans toutes les directions). Ce système doit être relié au pilote aussitôt que le moteur est mis en marche (voir également art. 3.1.14).

- **Réservoir de récupération d'huile**

Dans le cas où le moteur serait muni d'un reniflard d'huile, celui-ci débouchera dans un réservoir de récupération (voir également art. 57.04). La capacité du réservoir étant de 0,5 litre pour les moteurs atmosphériques et de 2 litres pour les moteurs suralimentés.

- **Fil de fer de sécurité**

Les bouchons de vidanges et des vis et écrous dont le desserrage provoquerait instantanément une fuite d'huile seront munis d'un fil de fer de sécurité (voir art. 57.03). Les éléments suivants doivent également être munis d'un fil de fer de sécurité : vis de fixation de la couronne arrière, axe de roue arrière, vis de fixation des étriers de frein, des disques de frein, du maître-cylindre du frein à pied.

- **Chaîne**

La chaîne sera de type riveté, sans maillon rapide, ou le maillon rapide sera assuré par un fil de fer de sécurité ou du silicone. **Le brin supérieur de la chaîne doit être protégé par un dispositif métallique.**

- **Pots d'échappement**

Les pots d'échappement ne dépassent pas la roue arrière et seront dirigés loin du pilote, du réservoir de carburant et des pneus. Les collecteurs d'échappement flexibles sont interdits.

- **Changement de vitesses**

Le mécanisme de changement de vitesses est conçu de manière à ce que le pilote puisse l'actionner en laissant ses deux mains sur le guidon.

- **Lest**

Le lest est solidement fixé au cadre ou au moteur (voir également art. 19.04).

- **Démarrage**

Les motos doivent pouvoir démarrer par leurs propres moyens, ou avec l'aide d'un démarreur extérieur pris en bout de vilebrequin. Les autres modes de démarrage assistés (poussette, rouleaux, etc.) sont interdits.

- **Moteurs de voiture**

Les moteurs de voiture ne sont autorisés que si la moto est construite de telle manière que le poids et la répartition du poids sont identiques à une moto avec un moteur de moto.

- **Ordinateurs**

Les ordinateurs ne peuvent être utilisés que pour le recueil et le stockage d'informations. Les commandes d'accélérateur, de changement de vitesses, d'embrayage et de freinage, etc., doivent rester sous le seul contrôle du pilote.

2 – REGLEMENTS SPECIAUX POUR PRO STOCK BIKE

- **Définition**

Entrent dans cette catégorie les motos fonctionnant à l'essence et ayant l'aspect de motos d'origine (motos produites en série et disponibles dans le réseau commercial pour la vente au grand public et modifiées pour les courses de dragsters).

- **Cadre**

Sont autorisés les cadres d'origine ou les cadres modifiés mais qui conservent, vus de profil à une distance de 5 mètres, l'aspect de cadres d'origine. La suppression d'éléments non essentiels est autorisée. La direction, le train propulseur et l'empattement peuvent être modifiés, à condition que ce soit fait de manière sûre et professionnelle. L'empattement maximal est de 1780 mm, à mesurer à partir du point le plus éloigné du bras oscillant. Des renforts supplémentaires peuvent être montés, à condition que les règles concernant l'aspect soient respectées. Il est permis de souder au cadre, côté transmission, un passage pour la chaîne à travers le cadre lorsque le pneu arrière est très large, si les pièces sont petites et nettes.

- **Suspension arrière**

Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés. Les règles concernant l'aspect ne s'appliquent pas à ces pièces, à condition que les modifications ne soient pas poussées à l'extrême. Bras oscillants et entretoise peuvent être soudés au cadre. Le nombre d'entretoises est limité à trois par côté.

- **Carrosserie**

Les pièces principales de la carrosserie doivent avoir l'aspect d'origine. L'utilisation de pièces allégées est autorisée. Les équipements de conduite sur route qui n'influencent pas l'aspect général (compteur de vitesse, rétroviseurs, clignotants, etc.) peuvent être supprimés. Les pièces de remplacement ne doivent pas être semblables aux pièces d'origine dans tous leurs détails, mais elles doivent présenter une forte ressemblance avec ces dernières. La modernisation de modèles pourvus d'anciens cadres et moteurs est autorisée. Les prises d'air en saillie qui ne sont pas d'origine sont interdites.

- **Commandes**

Toutes les commandes au guidon doivent rester dans la position d'origine. Le montage de guidons de remplacement est autorisé. Les guidons doivent être montés, fixés à l'emplacement d'origine, et aucune partie du guidon ne doit se trouver à plus de 50 mm en dessous du plan inférieur du té de fourche supérieur. Les pédales de frein et les cale-pieds peuvent être reculés, mais doivent se trouver au moins à 380 mm en avant de l'axe de roue arrière. Les cale-pieds doivent se trouver dans un rayon de 100 mm autour de la position d'origine.

- **Suspension avant**

Le montage de fourches avant de remplacement est autorisé, si elles sont de type hydraulique et remplissent les exigences minimales suivantes : diamètre intérieur du tube 32 mm. Les fourches avant doivent ressembler aux pièces d'origine.

- **Selle**

Le montage de selles sur mesure est autorisé, à conditions qu'elles ne modifient pas complètement l'aspect général de la moto. Les selles doivent être rembourrées avec un matériau standard. La hauteur minimale entre le point le plus bas de la selle et le sol doit être de 500mm.

- **Roues**

Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière. Avant : minimum 18", maximum 21" ou même dimension que d'origine.
Arrière minimum 15".

- **Pneus**

Pneu avant, largeur minimale : 2,75". Pneu arrière, largeur maximale (surface de contact avec le sol) : 10". Le montage de pneus expérimentaux qui ne sont pas disponibles en général est interdit.

- **Wheeliebar**

Longueur maximale 1520 mm en ligne droite entre l'axe de roue arrière en position la plus arrière possible et l'axe de roue du wheeliebar.

- **Moteur**

Les principales pièces du moteur utilisées du même constructeur moto (marque) doivent ressembler à celles que l'on trouve dans le moteur d'origine monté dans le cadre de la moto. Toutes les modifications des pièces internes

du moteur, y compris du vilebrequin, sont autorisées. Il est obligatoire d'utiliser le carter-moteur et les culasses d'origine produits par le fabricant du cadre. Toutes les modifications des carters d'origine venus de fonderie sont autorisées, à conditions qu'elles n'affectent pas l'aspect extérieur général de la pièce.

Le montage de carters sur mesure est autorisé pour les moteurs pushrod, à condition qu'ils aient l'aspect de pièces d'origine. Les motos équipées de moteurs pushrod doivent avoir une transmission du type de celle d'origine. Les carters de série doivent être utilisés, sauf s'ils ont une fonction dans la motorisation (embrayage, démarreur électrique, palier de roulement, etc.) et même dans ce cas, les pièces utilisées doivent avoir l'aspect de pièces de série. Il n'est pas nécessaire de monter de carter de protection pour le pignon de sortie de boîte décalé, si une platine support externe est utilisée.

- **Alimentation par injection**

Toutes les modifications sur les injections électroniques d'origine sont autorisées, à condition que les corps d'injecteurs soient des pièces d'origine du modèle considéré.

- **Allumage**

Tous les types d'allumages sont autorisés, y compris les magnétos.

- **Carburant**

Essence à la pompe ou essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT. Alcool (méthanol) et/ou nitrométhane pour les moteurs pushrod.

- **Fourchettes de poids**

Poids minimaux de la moto et du pilote :

2 soupapes, double ACT	265kg	max.	1500cc
4 ou 5 soupapes	270kg	max.	1430cc
4 ou 5 soupapes	275kg	max.	1500cc
4 ou 5 soupapes	285kg	plus de	1500cc
2 cylindres/pushrod	250kg	max.	3000cc
2Temps	Libre	ou max.	810 cc +N ² O

03- REGLEMENT SPECIAUX POUR SUPER STREET BIKE

Article 1 - Définition

Entrent dans cette catégorie les motos fabriquées en série, faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce.

Article 2 - Cadre

D'origine du modèle considéré.

Article 3 - Suspension arrière

Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 180 cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.

Article 4 - Carrosserie

Libre, en cas de retrait du carénage, les anciennes fixations doivent être enlevées.

En tout état de cause, les modifications apportées ne doivent pas présenter de danger.

Article 5 - Commandes

Toutes les commandes au guidon doivent rester dans la position d'origine, le guidon peut être changé.

Les motos doivent être équipées d'un coupe-contact électrique qui déconnecte toute l'alimentation électrique du moteur ainsi que du NO2 en cas de perte de contrôle du véhicule (efficace dans toutes les directions). Ce système doit être relié au pilote aussitôt que le moteur est mis en marche.

Article 6 - Suspension avant

Le montage de fourche avant de remplacement est autorisé, si elles sont de type hydraulique et remplissant les exigences minimales suivantes :

diamètre intérieur du tube 32 mm, débattement 30 mm. La fourche ne doit pas dépasser de plus de 30 mm le té supérieur ou les ancrages de bracelets si ceux-ci sont au-dessus du té supérieur sur le modèle commercialisé. La garde au sol doit être de 50 mm minimum, fourche enfoncée à fond.

Article 7 - Selle

Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skaï, mousse, etc.).

Article 8 - Réservoir

Le réservoir peut être remplacé par un faux réservoir dont l'aspect doit être identique à l'origine. Le réservoir contenant le carburant doit être métallique et solidement fixé.

Article 9 - Roues

Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière.

Arrière : minimum 17" ou même dimensions que l'origine.

Article 10 - Pneus

Les pneus seront :

Vendus normalement dans le commerce pour usage routier dans le réseau de distribution français. (DOT ou ERT0)

Pneu avant : largeur minimum 3.25"

Pneu arrière: largeur disponible dans le commerce. Les sculptures doivent être apparentes. Les pneus spéciaux à section carrée sont interdits.

Article 11 - Wheeliebars

Interdites

Article 12 - Moteur

D'origine de l'appellation commerciale de la machine de référence, le vilebrequin, le carter moteur et la culasse doivent être de provenance d'origine. Les modifications internes sont autorisées, y compris le vilebrequin, mais ne doivent pas entraîner de modifications de l'aspect général extérieur du moteur du type considéré.

Le bloc cylindre est libre.

Une entretoise sous le cylindre est autorisée.

La boîte de vitesse doit comporter le même nombre de rapport que d'origine

Pour les machines produites en plusieurs cylindrées sous la même appellation commerciale, les moteurs pourront être intervertis à condition que ce changement n'entraîne aucune modification du cadre.

La cylindrée est celle de la machine de référence pour les versions turbocompressées. Elle est libre pour les autres modes de suralimentation.

Article 13 - Carburateurs - boîtes à air et filtres

Libres.

Article 14 - Injection

D'origine du modèle considéré.

Article 15 – Suralimentation

Les compresseurs, Turbos et nitrous sont autorisés

Article 16 - Allumage

Libre.

Article 17 - Carburant

Essence du commerce y compris essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT.

L'adjonction de radicaux nitrés est interdite.

Article 18 - Système d'échappement

Libre.

Article 19 - Fourchette de poids

Poids minimaux Machine + pilote à tout moment de la course ou des essais.

Deux temps : Cylindrée maxi 1015cc, 210kg, carburateurs d'origine de l'appellation commerciale du modèle considéré.

2 soupapes : 180 kg /1000cc

4 soupapes : 205 kg /1000cc

Twin: 160 kg /1000cc

Moteur Pushrod: 140 kg /1000cc

Cylindrée libre.

La cylindrée est la cylindrée réelle mesurée.

Article 20 - Phares - feux

Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.

Article 21 - Alternateur - Faisceau électrique

Peuvent être démontés.

Article 22 - Démarreur

Les démarreurs extérieurs sont autorisés. Si une batterie d'appoint est utilisée, le branchement doit être assuré par une prise (pincés interdites).

Article 23 - Shifter

Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.

Article 24 - Double limiteur

Autorisé.

Article 25 - Lock up

Autorisé.

Article 26 - Responsabilité

Le pilote est seul responsable de la conformité de son matériel. La preuve en cas de litige sur la conformité de sa machine, ou d'une pièce, par rapport au modèle d'origine, devra être apportée par le pilote.

04 – REGLEMENTS SPECIAUX STREET BIKE

Article 1 - Définition

Entrent dans cette catégorie les motos fabriquées en série, faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce.

Article 2 - Cadre

D'origine du modèle considéré.

Article 3 - Suspension arrière

Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser **173** cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.

Article 4 - Carrosserie

Libre, en cas de retrait du carénage, les anciennes fixations doivent être enlevées.

En tout état de cause, les modifications apportées ne doivent pas présenter de danger.

Article 5 - Commandes

Toutes les commandes au guidon doivent rester dans la position d'origine, le guidon peut être changé ; Les motos doivent être équipées d'un coupe-contact électrique qui déconnecte toute l'alimentation électrique du moteur en cas de perte de contrôle du véhicule (efficace dans toutes les directions). Ce système doit être relié au pilote aussitôt que le moteur est mis en marche.

Article 6 - Suspension avant

Le montage de fourche avant de remplacement est autorisé, si elles sont de type hydraulique et remplissant les exigences minimales suivantes :

Diamètre intérieur du tube 32 mm, débattement 60 mm. La fourche ne doit pas dépasser de plus de 30 mm le té supérieur ou les ancrages de bracelets si ceux-ci sont au-dessus du té supérieur sur le modèle commercialisé. La garde au sol doit être de 50 mm minimum, fourche enfoncée à fond.

Article 7 - Selle

Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skaï, mousse, etc.).

Article 8 - Réservoir

Le réservoir peut être remplacé par un faux réservoir dont l'aspect doit être identique à l'origine. Le réservoir contenant le carburant doit être métallique et solidement fixé.

Article 9 - Roues

Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière. Avant : minimum 17" maximum 21" ou même dimension que l'origine.

Arrière : minimum 17" ou même dimensions que l'origine.

Article 10 - Pneus d'origine motos

Vendus normalement dans le commerce pour usage routier dans le réseau de distribution français. Pneu avant : largeur minimum 3.25"

Pneu arrière : largeur disponible dans le commerce. Les sculptures doivent être apparentes.

Article 11 - Wheeliebars

Interdites

Article 12 - Moteur

D'origine de l'appellation commerciale de la machine de référence, le vilebrequin, le carter moteur et la culasse doivent être de provenance d'origine. Les modifications internes sont autorisées, y compris le vilebrequin, mais ne doivent pas entraîner de modifications de l'aspect général extérieur du moteur du type considéré.

Le bloc cylindre est libre.

Une entretoise sous le cylindre est autorisée.

La boîte de vitesse doit être d'origine du modèle considéré.

Pour les machines produites en plusieurs cylindrées sous la même appellation commerciale, les moteurs pourront être intervertis à condition que ce changement n'entraîne aucune modification du cadre.

La cylindrée maximale autorisée sera de 1474cm³ pour les 4 cylindres en ligne / 1680 cm³ pour les 4 cylindres en " V".

Article 13 - Carburateurs - boîtes à air et filtres

Libres.

Article 14 - Injection

D'origine du modèle considéré.

Article 15 - Suralimentation

Interdite.

Article 16 - Allumage

Libre, sauf double allumage (sauf origine).

Article 17 - Carburant

Essence du commerce y compris essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT. L'adjonction de radicaux nitrés est interdite ainsi que les additifs.

Article 18 - Système d'échappement

Libre.

Article 19 - Fourchette de poids

Poids minimaux Machine + pilote à tout moment de la course ou des essais.

Deux temps : Cylindrée maxi 1015 cc, 210 kg, carburateurs d'origine de l'appellation commerciale du modèle considéré.

2 soupapes :	180 kg /1000cc
4 soupapes :	205 kg /1000cc
Twin:	160 kg /1000cc
Moteur Pushrod:	140 kg /1000cc

Cylindrée libre.

La cylindrée est la cylindrée réelle mesurée.

Article 20 - Phares - feux

Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.

Article 21 - Alternateur - Faisceau électrique

Peuvent être démontés.

Article 22 - Démarreur

Les démarreurs extérieurs sont autorisés. Si une batterie d'appoint est utilisée, le branchement doit être assuré par une prise (pincés interdites).

Article 23 - Shifter

Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.

Article 24 - Double limiteur

Interdit.

Article 25 - Lock up

Autorisé.

Article 26 - Responsabilité

Le pilote est seul responsable de la conformité de son matériel. La preuve en cas de litige sur la conformité de sa machine, ou d'une pièce, par rapport au modèle d'origine, devra être apportée par le pilote.

05 – REGLEMENTS SPECIAUX Pro-TWIN

Article 1 - Définition

Entrent dans cette catégorie les motos fabriquées en série, faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce.

Article 2 - Cadre

Silhouette d'origine du modèle considéré.

Article 3 - Suspension arrière

Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 180 cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.

Article 4 - Carrosserie

Libre, en cas de retrait du carénage, les anciennes fixations doivent être enlevées.

En tout état de cause, les modifications apportées ne doivent pas présenter de danger.

Article 5 - Commandes

Toutes les commandes au guidon doivent rester dans la position d'origine, le guidon peut être changé;

Les motos doivent être équipées d'un coupe-contact électrique qui déconnecte toute l'alimentation électrique du moteur ainsi que du NO2 en cas de perte de contrôle du véhicule (efficace dans toutes les directions). Ce système doit être relié au pilote aussitôt que le moteur est mis en marche.

Article 6 - Suspension avant

Le montage de fourche avant de remplacement est autorisé, si elles sont de type hydraulique et remplissant les exigences minimales suivantes :

Diamètre intérieur du tube 32 mm, débattement 30 mm. La fourche ne doit pas dépasser de plus de 30 mm le té supérieur ou les ancrages de bracelets si ceux-ci sont au-dessus du té supérieur sur le modèle commercialisé. La garde au sol doit être de 50 mm minimum, fourche enfoncée à fond.

Article 7 - Selle

Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skaï, mousse, etc.).

Article 8 - Réservoir

Le réservoir peut être remplacé par un faux réservoir dont l'aspect doit être identique à l'origine. Le réservoir contenant le carburant doit être solidement fixé.

Article 9 - Roues

Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière. Avant : minimum 16" maximum 21" ou même dimension que l'origine.

Arrière : minimum 17" ou même dimensions que l'origine.

Article 10 - Pneus

Les pneus sont : vendus normalement dans le commerce pour un usage routier dans le réseau de distribution français. (DOT ou ERT0) Pneu avant: largeur minimum 3.25"

Pneu arrière : largeur disponible dans le commerce. Les sculptures doivent être apparentes. Les pneus spéciaux à section carrée sont interdits.

Article 11 - Wheeliebars

Interdit.

Article 12 – Moteur bicylindres

Type origine de l'appellation commerciale de la machine de référence, le vilebrequin, le carter moteur et la culasse doivent être de type origine. Les modifications internes sont autorisées, y compris le vilebrequin, mais ne doivent pas entraîner de modifications de l'aspect général extérieur du moteur du type considéré.

La cylindrée est limitée à 3000 cm³.

Une entretoise sous le cylindre est autorisée.

La boîte de vitesse doit comporter le même nombre de rapport que d'origine.

Article 13 - Carburateurs - boîtes à air et filtres

Libres.

Article 14 - Injection

Libre.

Article 15 - Suralimentation

Les compresseurs, Turbo et Nitrous sont autorisés

Article 16 - Allumage

Libre.

Article 17 - Carburant

Essence du commerce y compris essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT. L'adjonction de radicaux nitrés et additif est interdite.

Article 18 - Système d'échappement

Libre.

Article 19 - Fourchette de poids

Poids minimaux Machine + pilote à tout moment de la course ou des essais. Twin: 160 kg / 1000cc
Moteur Pushrod : 140 kg / 1000cc

Article 20 - Phares - feux

Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.

Article 21 - Alternateur - Faisceau électrique

Peuvent être démontés.

Article 22 - Démarreur

Les démarreurs extérieurs sont autorisés. Si une batterie d'appoint est utilisée, le branchement doit être assuré par une prise (pincés interdites).

Article 23 - Shifter

Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.

Article 24 - Double limiteur

Autorisé.

Article 25 - Lock up

Autorisé.

Article 26 - Responsabilité

Le pilote est seul responsable de la conformité de son matériel. La preuve en cas de litige sur la conformité de sa machine, ou d'une pièce, par rapport au modèle.

06 – REGLEMENTS SPECIAUX DRAGSTERS Pro ET**Article 1 - Définition**

Les motocycles utilisés en Dragsters **Pro ET** doivent être fabriqués en série, faire l'objet d'une construction suivie et être normalement vendus dans le commerce.

Les machines doivent être telles que produites à l'origine et en conformité avec le code de la route.

Article 2 – Caractéristiques générales

- Les barres antiwheeling sont interdites, les amortisseurs ainsi que la fourche avant doivent fonctionner normalement, leur débattement ne doit pas être bridé.
- Les tubes de fourche doivent rester positionnés dans les tés et présenter un dépassement de ceux-ci tel que l'origine.
- Les lests sont interdits
- Quickshifter, ou power shift autorisé (coupure de l'allumage lorsque le pilote appuie sur le sélecteur), Shifter autorisé
- Les béquilles doivent être attachées. Les optiques de phare, les feux rouges ainsi que les clignotants doivent être tels qu'à l'origine et fonctionner normalement.

Article 2.1 – Partie cycle

Elle doit rester d'origine du modèle considéré sans modification, retrait ou ajout, l'empattement doit rester dans les limites autorisées par le simple réglage, le bras oscillant doit rester strictement d'origine du modèle considéré.

Article 3 - Pneumatiques

Les pneumatiques doivent être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERT0).

Article 4 - Sécurité

Une machine jugée peu sûre peut se voir refuser le départ. Le pilote doit être équipé d'une combinaison d'une pièce ou deux pièces en cuir, d'une plaque dorsale, de bottes de cuir couvrant la cheville, gants et casque.