

DRAGSTERS MOTOS

ART. 1 DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2010 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 2100 cc pour les moteurs suralimentés et de 3000 cc 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 sera 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 sera attribué dans la catégorie SUPERTWIN (motos bi cylindres)
- Un Trophée de France sera attribué dans la catégorie PROMOTION (motos susceptibles de venir par la route en conformité avec le règlement technique promotion et le code de la route)

Ces cinq classes devront 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 pourra solliciter une dérogation de la Commission des Courses sur Route.

Une catégorie supertwin réservée aux machines bi-cylindre pourra être ajoutée.

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

- **Catégorie PRO STOCK : elle serait intégrée à la catégorie COMPETITION BIKE**
- **Dans une des catégories SUPER STREET BIKE ou STREET BIKE, les deux seraient réunies dans une catégorie unique SUPER STREET BIKE**
- **Catégorie Supertwin : elle serait intégrée à la catégorie COMPETITION BIKE**

Art. 2 CONCURRENTS

Les épreuves du Championnat de France Dragsters 2010 seront réservées :

- aux pilotes de nationalité française titulaires d'une licence internationale, UEM., NCA, NCB ou une manifestation délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours,
- aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence internationale, UEM. NCA, NCB ou une manifestation délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours, sous réserve qu'ils puissent justifier, avant la première épreuve du Championnat, d'une résidence en France depuis au moins trois années consécutives ou de la détention d'une licence F.F.M. depuis au moins trois années consécutives.

Le Président de la Commission des Courses sur Route sera chargé d'étudier les dossiers déposés en début de saison par les pilotes concernés par la disposition précédente.

Si les pilotes de nationalité étrangère ne répondent pas aux critères précités, ils pourront participer aux épreuves du Championnat de France et bénéficier des primes correspondantes, mais n'apparaîtront pas au classement final du Championnat de France.

La Commission des Courses sur Route 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 devra 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 devra impérativement se conformer aux horaires.

Un pilote ne pourra 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.

2.1 - Ne pourront participer dans la classe PROMOTION (*)

Les vainqueurs des Trophées de France PROMOTION des années précédentes, ainsi que les trois premiers des autres classes.

(*) La Commission se réserve le droit d'étudier les cas particuliers relatifs à ces clauses.

Il sera remis à chaque pilote, lors de sa première participation, un passeport technique, sa présentation est obligatoire lors des vérifications techniques de chaque épreuve.

Art. 3 MACHINES

Les machines autorisées à participer au Championnat de France de Dragsters et au Trophée de France Promotion devront 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 Promotion pourra 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.

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

Art. 4 EPREUVES

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

CALENDRIER :

05-06 juin	LANAS (07)	MC ACCELERATION
03-04 juillet	LE PECHEREAU (36)	RUN CAP SUD
31 juillet -01 août	MENDE (48)	MC ACCELERATION
11-12 septembre	VICHY (03)	MC ACCELERATION

Toutefois, l'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission des Courses sur Route, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

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

Les épreuves pourront se dérouler suivant la formule "Sprint" (un par un) ou "Dragrace" (deux par deux), sur 201,16 ou 403,33 mètres.

Art 5 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

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

Les licenciés une manifestation devront présenter leur permis de conduire ou CASM ainsi qu'un certificat médical de non contre indication de moins d'un an.

Chaque pilote devra également soumettre sa ou ses machines aux opérations de vérifications techniques.

Pour les catégories PROMOTION 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 disputera sur la totalité des épreuves retenues et courues, trois au minimum devront 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 pourront comporter deux manches distinctes (une le samedi et une le dimanche) bénéficiant chacune d'une attribution de points Championnat. Les primes seront attribuées sur le résultat du classement cumulé des deux manches

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

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

Art. 7 PARCOURS

Les épreuves du Championnat de Dragsters se disputeront 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 devra être de 300 mètres minimum et de 600 mètres pour une épreuve de 402,33 mètres (la décélération pourra 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, devra 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 devra être matérialisée. Le revêtement devra être approprié.

Par dérogation, pour des épreuves ne comportant que les catégories promotion et Street Bike, la largeur pourra être de 7,5 mètres minimum pour une course de 201,16 mètres et de 9 mètres pour une course de 402,33 mètres en Dragrace. La ligne médiane devra être matérialisée. Le revêtement devra être approprié.

Pour des raisons de sécurité, la Commission des Courses sur Route 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 devra 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

Toutes les demandes d'engagement devront être adressées aux organisateurs 21 jours avant la date de chaque épreuve accompagnée d'un droit d'engagement de 110 € (52 € pour la catégorie Promotion), passée la date de clôture, outre le fait que si le nombre maximum de pilotes est atteint, l'engagement pourra être refusé, une pénalité de 50 € sera appliquée (soit un total de 160 €), excepté pour la catégorie Promotion.

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

Il est possible pour toutes les catégories de s'engager pour la totalité du Championnat, Coupe ou Trophée. Pour les modalités se reporter à l'article 19 du présent règlement.

Art 8.1. Nombre d'engagés

Le nombre d'engagés admis pour l'ensemble des catégories devra 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 fera 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 ne sera prise en compte quelle que soit la catégorie.

Seront 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 Promotion etc.

Art. 9 DEROULEMENT DES EPREUVES

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

En catégorie Compétition Bike, un délai minimum d'une heure devra être observé entre deux runs.

Toutefois en cas de force majeur, ce délai pourra être réduit.

Art 9.1 Essais libres :

Le Jury pourra 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 devra 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 devront porter un casque) seront 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 pourront commencer avant 10h le samedi.

1- Qualifications :

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

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

Un "run" minimum devra obligatoirement être effectué par le concurrent pour prendre le départ des éliminatoires. Toutefois, si un incident se produit au cours du run il ne sera pas tenu de franchir la ligne d'arrivée, mais il devra 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 seront 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 seront pas attribués.

2- Éliminatoires :

En catégories Compétition Bike, PRO STOCK, STREET BIKE, SUPER STREET BIKE, SUPERTWIN.

Une série sera composée des 16 meilleurs temps des qualifications

En catégorie Promotion, deux séries A et B seront 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 rentrera dans la grille, puis le second, etc.

Pendant les éliminatoires, un suppléant ne sera pris que lors de la finale, ce sera 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 seront affichées une heure avant le début des éliminatoires, à partir de cet instant plus aucun changement ne sera autorisé, la place des pilotes absents n'ayant pas déclaré forfait restera vide.

Les points et primes restent acquis au pilote forfait.

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

3- Départ :

Le départ sera 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.

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

4- Disqualifications :

Une ligne sera tracée 60 cm avant la première cellule, la procédure de départ engagée, aucune aide ne pourra 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 pourront être effectués par une autre personne que le pilote engagé sur la machine.

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 ne sera pas retenu. Lors des éliminatoires, son adversaire remportera le dit "run", qu'il devra néanmoins effectuer ou si le pilote effectuait son run seul, il se verra disqualifié.

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

Tout pilote qui effectuera un burn out dans le parc coureurs ou circulera avec la machine engagée pour la courses en dehors du site de la manifestation, mettra en marche son moteur après 20h dans le parc coureurs ou aux abords sera disqualifié, sauf décision contraire du Jury.

Art 9.4 SPRINT

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

TOUT CONCURRENT AYANT EFFECTUE UN RUN DE COURSE SERA CLASSE.

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

Art. 10 CLASSEMENTS

A- SPRINT

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

B- DRAGRACE

CATEGORIE STREET BIKE, SUPER STREET BIKE, SUPERTWIN, PRO STOCK et COMPETITION BIKE

10 points à tout pilote présent.

Sur les temps de qualification :

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

Au cours des éliminatoires 10 points par run gagné.

CATEGORIE PROMOTION

10 points à tout pilote présent.

Sur les temps de qualification :

Série A (16 premiers temps)

1 ^{er}	45 pts	9 ^{ème}	37 pts
2 ^{ème}	44 pts	10 ^{ème}	36 pts
3 ^{ème}	43 pts	11 ^{ème}	35 pts
4 ^{ème}	42 pts	12 ^{ème}	34 pts
5 ^{ème}	41 pts	13 ^{ème}	33 pts
6 ^{ème}	40 pts	14 ^{ème}	32 pts
7 ^{ème}	39 pts	15 ^{ème}	31 pts
8 ^{ème}	38 pts	16 ^{ème}	30 pts

Série B (16 temps suivants) :

1 ^{er}	16 pts	7 ^{ème}	10 pts	13 ^{ème}	4 pts
2 ^{ème}	15 pts	8 ^{ème}	9 pts	14 ^{ème}	3 pts
3 ^{ème}	14 pts	9 ^{ème}	8 pts	15 ^{ème}	2 pts
4 ^{ème}	13 pts	10 ^{ème}	7 pts	16 ^{ème}	1 pts
5 ^{ème}	12 pts	11 ^{ème}	6 pts		
6 ^{ème}	11 pts	12 ^{ème}	5 pts		

Au cours des éliminatoires :

- Série A

10 points par run gagné.

- Série B

3 points par run gagné.

ARRET DE COURSE - ANNULATION

Si la course devait 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 seront attribués en regard des temps de qualification et ce selon le barème du sprint. Les primes ne seront pas attribuées.

Si la course devait être arrêtée définitivement en cours d'éliminatoires, les points attribués seraient 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 seront 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 pourront 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 pourra 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

SPRINT

Toutes catégories

1er	325 €	4ème.....	150 €
2ème	260 €	5ème	120 €
3ème	200 €		

SUPER STREET BIKE A

1er	250 €	4ème.....	125 €
2ème	210 €	5ème.....	100 €
3ème	160 €		

STREET BIKE

1er	200 €	4ème.....	80 €
2ème	160 €	5ème.....	70 €
3ème	125 €		

PROMOTION SERIE A

1er	80 €	3ème	50 €
2ème	60 €	4ème	45 €

DRAGRACE

Pro-Stock et Competition Bike A

Vainqueur	430 €
Finaliste	310 €
½ Finaliste	195 €
¼ Finaliste	85 €

SUPERTWIN

Vainqueur	100 €
Finaliste	80 €
½ Finaliste	45 €
¼ Finaliste	20 €

SUPER STREET BIKE SERIE A

Vainqueur	270 €
Finaliste	220 €
½ Finaliste	150 €
¼ Finaliste	50 €

STREET BIKE

Vainqueur.....	170 €
Finaliste.....	130 €
½ Finaliste.....	70 €
¼ Finaliste.....	30 €

CATEGORIE PROMOTION SERIE A

Vainqueur.....	80 €
Finaliste.....	60 €
½ Finaliste.....	40 €
¼ Finaliste.....	20 €

Lors d'une épreuve où sont retenues les catégories, Compétition Bike, Superstreet bike, Supertwin, Promotion, dans le cas où il y aurait moins de 55 engagés, hors Promotion, les primes seraient divisées par 2, à moins de 40 engagés elles seraient divisées par 3, dans ce dernier cas l'épreuve pourrait être également annulée.

Lors d'une épreuve où sont retenues les catégories, Compétition Bike, Prostock, Supertwin, Superstreet bike, Street Bike et Promotion, dans le cas où il y aurait moins de 75 engagés, hors Promotion, les primes seraient divisées par 2, à moins de 50 engagés elles seraient divisées par 3, dans ce dernier cas l'épreuve pourrait être également annulée.

Dans le cas où une épreuve serait organisée sans présence de public (avec accord préalable de la Commission des Courses sur Route), aucune prime ne serait attribuée.

Art. 12 ATTRIBUTION DES NUMEROS

Les numéros de courses seront 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 devront en faire la demande écrite auprès de Monsieur Fernand Dieudonné avant le 30 Mars 2010. Si le Champion en titre prend un numéro personnel, le numéro 1 ne sera pas attribué.

Art. 12.1. Numéros

Les numéros devront impérativement :

- Etre au nombre de deux situés de part et d'autre de la machine.
- Pour les machines équipées de wheeliebar, les plaques numéros seront fixées sur celle-ci en respectant pour les numéros, les dimensions suivantes : hauteur minimum 14 cm, épaisseur du trait 2,5 cm, largeur 8 cm.
 - en Compétition Bike les plaques seront blanches et les numéros noirs précédés de la mention CB
 - en Prostock, les plaques seront 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, devront 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 Promotion, 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.

Pour les machines engagées dans deux catégories, le numéro correspondant devra 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 seront pas enregistrés, aucune réclamation ne sera admise dans ce cas.

Art. 13 RECLAMATIONS

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

Art. 14 SECURITE

Tous les pilotes devront être équipés conformément aux dispositions du Code F.I.M.

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 susceptible de l'arrêter, appartenant au pilote. 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, devra se faire à l'allure d'un piéton au pas. Tout excès, soit par le pilote ou un membre de son équipe, pourra 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 leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront 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 pilotes ou mécaniciens 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, si celui-ci est présent, il est de droit le Président du Jury. Les frais de celui-ci seront 50% à la charge de l'organisateur 50% à la charge de la FFM. Pour chaque épreuve du Championnat, la F.F.M. désignera un Directeur de Course, les frais de celui-ci seront à la charge de l'organisateur.

Par ailleurs, lors de chaque épreuve, des Commissaires Sportifs (deux au minimum plus le Président du Jury), un Commissaire Technique au minimum sont obligatoires.

La Ligue Motocycliste Régionale du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner, à la demande du Club, en complément un autre Commissaire Technique, les frais de ce second Commissaire Technique sont à la charge du Club Organisateur.

Le Directeur de Course et le Délégué devront être titulaires d'une qualification de la spécialité Dragster, les Commissaires Sportifs devront avoir satisfait à un séminaire fédéral.

Le Commissaire Technique sera désigné par la FFM.

Art. 16 APPLICATION DU REGLEMENT

Les cas non prévus au règlement particulier de l'épreuve seront tranchés en première instance par le Jury 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 devra obligatoirement prendre une manche du Championnat de France dans le cadre de son épreuve.

ART. 18 REMISE DES PRIX

Le premier de chaque catégorie devra obligatoirement participer à la remise des prix organisée chaque année.

ART. 19 ENGAGEMENT 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 catégories COMPETITION BIKE, PROSTOCK, SUPER STREET BIKE, STREET BIKE et PROMOTION, ont la possibilité de s'engager pour l'ensemble du Championnat, Coupe ou Trophée

Les demandes seront envoyées à :

Association PROPULSION
4 rue Emile ZOLA
91460 MARCOUSSIS
Tél. 01 69 01 92 45

Elles seront accompagnées du nombre de chèques correspondant au nombre d'épreuves inscrites au Calendrier, libellé à l'ordre de chaque club organisateur. Le montant des engagements sera de 85 € (52 € pour la catégorie promotion) pour chaque épreuve.

Au cas où un concurrent ne pourrait 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 sera remboursé.

Les inscriptions devront 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 pourra 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.

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 devra comporter aucune autre activité (démonstration, stunt ect .) 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

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

Art. 3 MACHINES

Les machines autorisées à participer devront être conformes au règlement technique Dragsters Promotion. La carte grise devra être présentée lors des contrôles.

Art. 4 PARCOURS

Les pistes utilisées devront être de bonne qualité, le profil transversal ne devra pas être exagérément bombé. La largeur minimale sera 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 distances de décélération sera d'au moins 1,5 fois la distance d'accélération, elle pourra s'effectuer après son premier tiers dans une courbe d'un rayon minimum de 500 m. La sécurité sera 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 dérouleront départ au feu ou au drapeau

Art. 7 CLASSEMENT / PRIX

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

Art. 8 SECURITE

Tous les pilotes devront être équipés conformément à la réglementation F.F.M.. Des protections dorsales devront pouvoir être fournies par l'organisateur.

Art. 9 OFFICIELS ET ENCADREMENT

Lors de chaque épreuve de "RUN", un Directeur de Course ayant au minimum une qualification 1er degré dans une discipline C.C.R., trois Commissaires Sportifs ayant une qualification F.F.M., quatre Commissaires de Route, un Commissaire Technique ayant au minimum une qualification 1^{er} degré sont obligatoires.

REGLEMENTS TECHNIQUES POUR DRAGSTERS

01 - Règlements Généraux 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 et STREET BIKE

01.1 - 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 250 x 5 mm. S'il est à double disque, chaque élément doit avoir pour dimensions minimales Ø 220 x 5 mm (voir également art. 01.41).

01.2 - 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 '.

01.3 - 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).

01.4 - 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.

01.5 - Garde au sol

Les motos doivent avoir une garde au sol d'au moins 50 mm, 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.

01.6 - 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.

01.7 - Guidon

Voir art. 7 des REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES

01.8 - Levier

Voir art. 8 des REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES

01.9 - 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.

01.10 - Selle

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

01.11 - Wheeliebars

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

01.12 - 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.

01.13 - 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.

01.14 - Réservoir de carburant

Le réservoir de carburant doit être solidement fixé au cadre.

01.15 - 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 fonctionner avant que la roue arrière ne touche le sol.

01.16 - 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 l'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.

01.17 - Coupe-contact d'urgence

Les motos doivent être équipées d'un coupe-contact électrique qui déconnecte toute l'alimentation électrique du moteur (et du N02 (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).

01.18 - 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. 57.02. et 57.04). La capacité du réservoir étant de 0,5 litre pour les moteurs atmosphériques et de 2 litres pour les moteurs suralimentés.

01.19 - 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.

01.20 - Chaîne

La chaîne sera de type riveté, sans maillon rapide, ou le maillon rapide sera assuré par un fil de fer de sécurité.

01.21 - Pots d'échappement

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

01.22 - Changement de vitesses

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

01.23 - Lest

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

01.24 - 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.

01.25 - Embrayage centrifuge

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.

01.26 - 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.

01.27 - 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.

02 - Règlements spéciaux pour Pro-Stock Bike

02.1 - 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).

02.2 - 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.

02.3 - 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.

02.4 - 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 elle 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.

02.5 - 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.

02.6 - 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.

02.7 - 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 500 mm.

02.8 - 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'.

02.9 - 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.

02.10 - 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.

02.11 - 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. Il est obligatoire d'utiliser un vilebrequin d'origine. 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.

02.12 - 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.

02.13 - Allumage

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

02.14 - Carburant

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

02.15 - Fourchettes de poids

Poids minimaux de la moto et du pilote :

2 soupapes, double ACT	265 kg	max.	1500 cc
4 ou 5 soupapes	270 kg	max.	1430 cc
4 ou 5 soupapes	275 kg	max.	1500 cc
4 ou 5 soupapes	285 kg	plus de	1500 cc
2 cylindres / pushrod	250 kg	max.	3000 cc
2 Temps	Libre	ou max.	810 cc + N°0

03- Règlement spéciaux 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 175 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

Cf Art 0.1.6 règles techniques générales Dragsters

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

Les pneus seront :

Soit :

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

Pneu avant : largeur minimum 3.25"

Pneu arrière : largeur disponible dans le commerce.

Les sculptures doivent être apparentes.

Soit :

Des pneus slick pour autant qu'ils se montent sur la jante d'origine.

Les pneus spéciaux à section carrée d'une largeur maximum de 7 pouces sont également autorisés pour autant qu'ils se montent sur une jante d'origine moto.

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.

Article 13 - Carburateurs - boites à air et filtres

Libres.

Article 14 - Injection

D'origine du modèle considéré.

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 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 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 (pinces 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 – Règlements spéciaux 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 160 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.

Article 13 - Carburateurs - boîtes à air et filtres

Libres.

Article 14 - Injection

D'origine du modèle considéré.

Article 15 - Suralimentation

SEULS SERONT AUTORISES :

- LES COMPRESSEURS ET TURBO SI D'ORIGINE SUR LE MODELE CONSIDERE.
- LE NITROUS (N²O) SUR LES MOTEURS DEUX SOUPAPES PAR CYLINDRE et 2 temps.

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 + NO² à commande manuelle, 210 kg, carburateurs d'origine de l'appellation commerciale du modèle considéré.

2 soupapes :	180 kg / 1000cc
4 soupape :	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 – Règlements spéciaux Dragsters Promotion**Article 1 - Définition**

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

Ils doivent être capables de venir par la route en conformité avec la Législation Française. Le moteur doit fonctionner avec un carburant du commerce vendu aux pompes routières.

Article 2 - Caractéristiques générales

Les barres anti wheeling sont interdites, les amortisseurs ainsi que la fourche avant doivent fonctionner normalement. Les tubes de fourche ne devront pas dépasser de plus de 30 mm le té supérieur de fourche ou des guidons bracelets, si ceux-ci sont situés au-dessus. Les béquilles devront être supprimées ou solidement attachées. Les optiques de phare, les feux rouges ainsi que les clignotants devront être scotchés ou démontés.

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 devront être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERTO).

Article 4 - Sécurité

Une machine jugée peut sûre pourra se voir refuser le départ. Le pilote devra 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 (normes NF ou E 04).