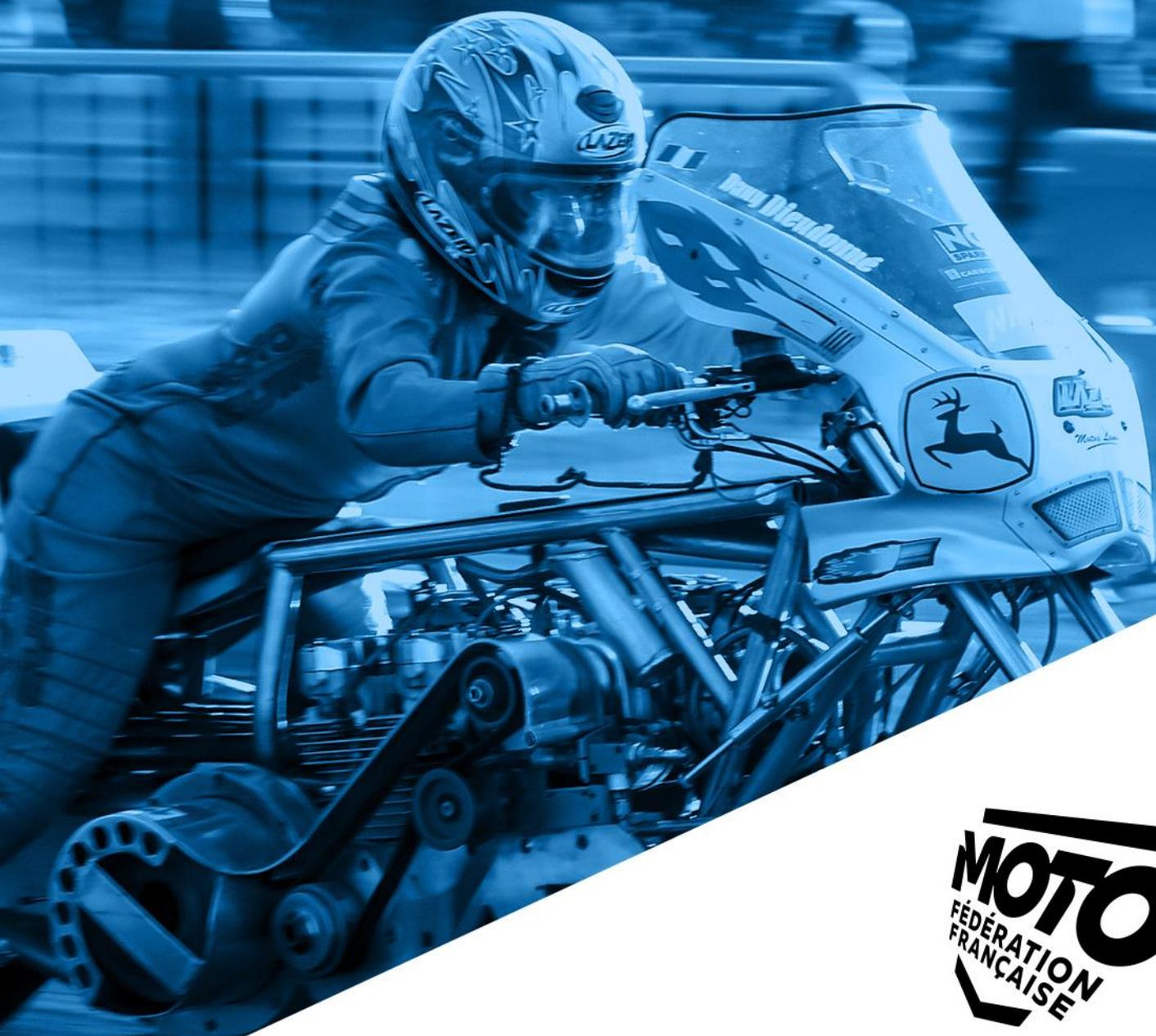


# **RÈGLEMENT 2025**

## **CHAMPIONNAT DE FRANCE DE DRAGSTER**



**MOTO**  
FÉDÉRATION  
FRANÇAISE

## Article 1 – Définition et catégorie de compétition

Le run dragster moto désigne une épreuve de vitesse dans laquelle deux pilotes s'affrontent en ligne droite (Drag Race) ou seul (Sprint) sur une piste dédiée de 201,16 mètres (1/8 mile) ou 402,33 mètres (1/4 mile), avec pour objectif de parcourir la distance définie le plus rapidement possible.

La discipline est accessible à différents niveaux de préparation mécanique, allant de motos strictement d'origine à des machines comportant des modifications très poussées.

Une attention particulière est portée à la sécurité des pilotes et des spectateurs, avec l'application de normes strictes concernant la piste, le matériel utilisé, ainsi que les équipements de sécurité.

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2025 un Championnat de France de Dragsters. Un champion est désigné dans les classes suivantes :

- \*COMPETITION BIKE
- \*SUPER STREET BIKE

Une coupe de France est attribuée dans les catégories :

- \*STREET BIKE
- \*PRO TWIN
- \*SUPERSTOCK

Ces 5 classes doivent être 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 auprès de la Commission Nationale de Vitesse.

Trois semaines avant le début de la première course, des catégories peuvent être séparées ou créées en fonction du nombre de participants dans chaque catégorie.

Hors championnat, l'organisateur a la possibilité d'intégrer les catégories suivantes à chaque manifestation :

- \*Promotion
- \*Wheeling
- \*Catégorie libre : Vintage, Open, Mini OGP, Drag Scoot ...

D'autres catégories peuvent également être proposées, sous réserve de l'accord du jury.

Les machines autorisées à participer aux épreuves de dragster doivent se conformer aux définitions stipulées dans le règlement technique des dragsters.

Dans le cas où le nombre d'engagés est inférieur à 8 dans une catégorie au moment de la clôture des engagements, l'organisateur peut supprimer cette dernière.

## Article 2 - Concurrents

Les épreuves du Championnat de France Dragsters 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.

**Des licences « une manifestation » sont également disponibles sur le site : [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org). Ces dernières doivent être prises au minimum 72h avant l'épreuve. Aucune licence ne sera délivrée sur place.**

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.

## Article 3 – Engagement

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 **de ces deux épreuves**.

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.

Tout pilote souhaitant participer doit obligatoirement s'inscrire en utilisant le site internet : [www. ffm.engage-sports.com](http://www.ffm.engage-sports.com). **Le paiement des inscriptions se fait uniquement par carte bancaire.**

Le montant des engagements pour chaque épreuve est de

**\*140€** pour les catégories championnat ou coupe de France.

**\*70€** pour les catégories hors championnat.

**\*40€ pour les cylindrées de moins de 300cc dans les catégories hors championnat.**

Ces engagements sont majorés de **35€** pour les pilotes ne s'engageant pas à la totalité des courses.

Les inscriptions doivent être faites au plus tard 30 jours avant la date de chaque épreuve. Passé ce délai, une pénalité de 50€ est appliquée.

#### **Pilote souhaitant déclarer forfait :**

Dans le cas où un concurrent ne peut participer à une épreuve, **il doit prévenir de son forfait via Engage Sports au minimum 48h avant le début des vérifications administratives de l'épreuve concernée.** L'engagement lui est remboursé.

#### **Sélection**

Le nombre d'engagés admis pour l'ensemble des catégories doit être spécifié sur le règlement particulier (RP). Dans le cas où le nombre maximum de demandes d'engagements est 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 autres catégories

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

#### **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'a toujours pas été atteint les pilotes de la catégorie Promotion etc.

#### **Article 4 – Numéros de course**

Les numéros de course sont attribués chaque année en fonction du classement du championnat de France de l'année précédente. **Les pilotes ne figurant pas au classement peuvent choisir un numéro lors de l'inscription. Cette demande sera validée par l'organisateur.**

Chaque machine doit avoir deux numéros situés de part et d'autre.

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 sous la responsabilité du concurrent. Si un numéro est illisible, les temps ne seront pas enregistrés et aucune réclamation ne sera acceptée.

CATEGORIE	FORMAT	PLAQUE	DIMENSIONS
Compétition Bike	<b>CBXX</b>	Blanches numéro noir précédé de la mention « CB »	Hauteur minimum : 14 cm, Largeur : 8 cm, épaisseur du trait : 2.5 cm
Super street bike	<b>SSBXX</b>	Rouges numéro blanc précédé de la mention « SSB »	Hauteur minimum : 10 cm, largeur : 6 cm, épaisseur du trait : 2 cm

<b>Street bike</b>		Vertes numéro blanc précédé de la mention « SB »	Hauteur minimum : 10 cm, largeur : 6 cm, épaisseur du trait : 2 cm
<b>Pro Twin</b>		Noires numéro blanc précédé de la mention « PT »	Hauteur minimum : 10 cm, largeur : 6 cm, épaisseur du trait : 2 cm
<b>Super Stock</b>		Jaunes numéro noir précédé de la mention « SS »	Hauteur minimum : 10 cm, largeur : 6 cm, épaisseur du trait : 2 cm
<b>Promotion, Wheeling, Vintage et Open</b>		Noires numéro blanc	Hauteur minimum : 10 cm, largeur : 6 cm, épaisseur du trait : 2 cm

**Pour les catégories Promotion, Wheeling, Vintage et Open les numéros doivent être apposés sur une surface plane ou sur la bulle du côté du chronométrage, avec un contraste suffisant pour garantir leur lisibilité.**

## Article 5 - Epreuve

### Article 5.1 – Calendrier

Les dates seront mises en ligne sur [www.ffmoto.org](http://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.

### Article 5.2 – Normes des pistes

**Les épreuves se déroulent sur des parcours parfaitement rectilignes retenus de 201.16 mètres et de 402.33 mètres.**

**La distance de décélération doit être de 300 mètres minimums pour une épreuve de 201.16 mètres et de 600 mètres minimums pour une épreuve de 402.33 mètres. La décélération peut se faire sur une courbe d'un rayon de 500m après le premier tiers en ligne droite.**

La largeur minimum de la piste est de :

\*6 mètres en sprint,

\*9 mètres minimums pour une course en drag race de 201.16 mètres,

\*12 mètres pour une course en drag race de 402.33 mètres.

La ligne médiane doit être matérialisée et le revêtement approprié.

**Ces largeurs peuvent être différentes pour les catégories hors championnat ou coupe de France :**

\*7.5 mètres pour une course de 201.16 mètres,

\*9 mètres minimums pour une course de 402.33 mètres.

Les animations ne doivent pas laisser de débris, endommager la piste, altérer l'adhérence, dérégler, endommager ou nécessiter le démontage des systèmes de chronométrage durant les qualifications et les éliminatoires.

### Article 5.3 – Homologation des parcours

La CNV se réserve le droit de refuser l'agrément d'une piste même si elle répond aux critères mentionnés, pour des raisons de sécurité.

### Article 5.4 – Formules de course

#### Article 5.4.1 – Sprint

Les participants s'affrontent un à un. Ils s'élancent sous les ordres du starter.

Trois runs minimums sont prévus, le nombre maximum dépendant du temps disponible. Tous les pilotes d'une même catégorie doivent avoir le même nombre de runs.

Le meilleur temps est pris en compte pour le classement. En cas d'égalité le second meilleur temps est utilisé.

#### **Article 5.4.2 – Drag Race**

Deux participants s'affrontent simultanément. Les pilotes courent en parallèle, chacun dans une voie séparée. Pour la phase de qualification, les temps sont retenus pour la création de la grille. Pour la phase éliminatoire, le vainqueur est celui qui franchit la ligne en premier.

#### **Article 5.5 – Conditions d'annulation de course**

##### **Article 5.5.1 – Arrêt définitif en cours des qualifications**

La course est arrêtée en raison de conditions défavorables et les éliminatoires ne sont pas disputés. Les points sont attribués en fonction des temps de qualification selon le barème du sprint.  
Aucun remboursement du droit d'engagement ni dédommagement.

##### **Article 5.5.2 – Arrêt définitif en cours d'éliminatoires**

La course est arrêtée définitivement pendant les éliminatoires, avant d'avoir terminé les huitièmes, quart ou demi-finales. Les points sont attribués en fonction des runs effectués lors du tour d'éliminatoires précédent l'arrêt (huitièmes, quarts ou demi-finales pleins).  
Aucun remboursement ni dédommagement.

##### **Article 5.5.3 – Annulation pour conditions atmosphériques défavorables**

L'épreuve est annulée en raison des conditions météorologiques ou d'autres facteurs similaires. Aucun point supplémentaire n'est attribué après l'annulation sauf pour les tours déjà terminés.  
Aucun remboursement ni dédommagement.

#### **Article 6 – Déroulement des épreuves**

##### **Article 6.1 – Vérifications 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.

Chaque pilote doit également soumettre sa ou ses machines aux opérations de vérifications techniques à l'emplacement qui lui est indiqué.

Pour les catégories hors championnat la présentation de la carte grise de la machine est obligatoire.

Lors des vérifications techniques, la présentation de l'équipement suivant est obligatoire :

- \*casque : norme ECE 22/05 ou ECE 22/06
- \*combinaison de cuir une pièce ou 2 pièces sur zip
- \*Botte (couvrant la malléole)
- \*Gants en cuir avec manchette couvrant le poignet en bon état
- \*Dorsale : norme EN 1621-2

Le contrôleur technique peut consigner les équipements non conformes durant l'épreuve et le rendre au pilote à la fin de celle-ci.

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, être démontée ou plombée.

##### **Article 6.2 – Zone de départ et accès**

Aussi bien en drag race 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 à cet emplacement est réservé aux seuls pilotes et mécaniciens, qui doivent quitter l'aire de chauffe dès que leur pilote a pris le départ.

##### **Article 6.3 – Départ des courses**

Le départ est donné via la technique de l'arbre de Noël, un système de feux lumineux couplé à des cellules photoélectriques. Ce système assure une détection précise des temps de réaction des pilotes.

En cas de défaillance du système, le départ peut être donné manuellement au drapeau, mais cela doit rester une solution de dernier recours.

Des indices de temps peuvent être appliqués pour la catégorie Promotion selon les systèmes de départ.

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

**Si des runs doivent se dérouler avec un départ au drapeau, cela doit être spécifié dans le règlement particulier (RP), qui décrit les modalités spécifiques de chaque épreuve. Cette information garantit que tous les participants connaissent à l'avance les conditions dans lesquelles les courses se dérouleront.**

#### **Article 6.4 – 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'ont pu effectuer un run de qualification à la suite d'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.

#### **Article 6.5 – 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 reste au parc en bout de piste.

#### **Article 6.6 – Horaires**

Les horaires sont joints au règlement particulier. Il est obligatoire de prévoir un run qualificatif le dimanche matin.

#### **Article 6.7 – Qualifications**

Les qualifications se déroulent sur trois runs chronométrés minimum. Si les conditions météo ne le permettent pas, seulement deux runs sont requis.

Chaque concurrent doit avoir effectué au moins un run qualificatif pour pouvoir prendre le départ des éliminatoires. Cependant si un incident survient pendant ce run, il n'est pas obligé de franchir la ligne d'arrivée, mais il doit avoir franchi la ligne de départ en utilisant uniquement l'énergie de son moteur.

**Un run qualificatif est recommandé le matin des éliminatoires.**

Au cas où des conditions exceptionnelles interdisent le déroulement des deux runs de qualification, les éliminatoires sont basés sur le classement de l'année précédente (jusqu'à la moitié du championnat) puis sur le classement provisoire du championnat en cours.

**Dans le cas où les éliminatoires se basent sur les classements antérieurs**, les points de qualification ne sont pas attribués.

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

#### **Article 6.8 – Éliminatoires**

Pour les catégories du championnat de France, une série est composée des 16 meilleurs temps des qualifications.

Pour les catégories hors championnat de France, deux séries sont créées :

\*Série A : les 16 meilleurs temps des qualifications.

\*Série B : les 16 temps suivants.

Si les horaires et le nombre d'engagés le permettent, une série C (16 temps suivants) peut être ajoutée.

Si une place n'est pas remplie, le pilote suivant est en BY RUN (run seul).

Si un pilote est désigné suppléant avant les éliminatoires, le premier non qualifié entre dans la grille, suivi du second, ....

En cas de suppléant lors de la finale, c'est le plus rapide des battus de la demi-finale, si ce dernier ne peut pas en état de prendre le départ, le suivant est désigné.

Les grilles de départ sont affichées une heure avant le début des éliminatoires. Aucun changement n'est autorisé après l'affichage et la place des pilotes absents reste vide.

Les points restent acquis au pilote en cas de forfait.

Les tableaux éliminatoires suivent le modèle annexé au cahier des charges.

### Article 6.9 – Disqualifications

Aucun soutien ne peut être donné aux pilotes pendant le burn out. Seul le pilote engagé peut effectuer le burn out. Un maximum de deux burn out est autorisé.

Après avoir démarré le moteur et pénétré dans la zone de burn out, le pilote ne peut redémarrer son moteur qu'une seule fois (interdit pour les véhicules en nitrométhane).

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

**Lors des runs éliminatoires si un pilote déclenche un feu rouge (anticipé ou hors délai) ou franchit la ligne médiane, le temps réalisé n'est pas retenu. L'adversaire remporte automatiquement le run, qu'il doit cependant effectuer.**

**Pendant les essais ou les qualifications si un pilote déclenche un feu rouge, son temps réalisé est pris en compte.**

Un pilote Bye Run doit effectuer son run sous peine de disqualification. En cas d'incident, 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.

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.

### Article 7 – Classements et prix

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

La méthode de classement pour les catégories hors championnat est au choix de l'organisateur et doivent être indiqués dans le règlement particulier. Les prix sont au choix de l'organisateur.

Le total des points attribués au cours des épreuves permet de déterminer le vainqueur du championnat. Le classement est établi en additionnant les résultats de toutes les manches retenues et courses.

Un minimum de 3 épreuves doit être organisé dans chaque catégorie pour qu'un titre de vainqueur puisse être attribué en fin de saison.

#### Article 7.1 – Attribution des points

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 au championnat.

Formule	Conditions	Points Attribués
<b>Sprint</b>	Pilote présent	5 points
	Une seule manche courue	10 points
	Deux manches distinctes	5 points
<b>Drag race</b>	Pilote présent	10 points
	Qualification	Points attribués sur les temps de qualification
	Éliminatoires (par Run gagné)	10 points par run pendant les éliminatoires

En formule Drag Race, les points sont attribués comme suit :

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

En formule sprint les points sont attribués comme suit :

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

### Article 8 – Officiels

La FFM se réserve le droit de désigner un délégué sur l'ensemble des épreuves comptant pour le championnat de France, c'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 et un commissaire technique, les frais de ceux-ci sont à la charge de l'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.

Il appartient au club de désigner 4 commissaires de piste à leur charge.

### Article 9 – Application du règlement

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.

Le rapport de clôture doit être retourné à la ligue motocycliste du club organisateur dans le mois sous peine de sanction.

### Article 10 - Réclamations

Les réclamations doivent être conformes aux dispositions de l'article 8 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

### Article 11 – Responsabilités

**Les pilotes doivent respecter strictement toutes les règles et règlements de la compétition, y compris les protocoles de sécurité.**

**Les pilotes doivent faire preuve de fair play et d'un comportement responsable, tant sur la piste que dans le paddock.**

**Les concurrents sont entièrement responsables de leurs matériels durant toute la manifestation et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité du club organisateur.**

**Le démarrage des motos dans les stands n'est autorisé que si la machine est tournée vers un obstacle solide appartenant au pilote, susceptible de l'arrêter.**

**Il est interdit de laisser ses déchets sur le site. Les pilotes doivent minimiser la destruction des écosystèmes. Les huiles, carburant et autres liquides dangereux doivent être manipulés avec précaution. Les pilotes et équipes sont tenus d'utiliser des bacs de rétention pour éviter les déversements accidentels et sont tenus d'utiliser les emplacements prévus à cet effet afin de traiter ces déchets.**

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 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.

### **Article 12 – 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.

### **Article 13 – Application du règlement**

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.

## **REGLEMENT "RUN"**

### **Article 1 - Définition**

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 5 du présent règlement, un par un ou deux par deux. Pour être qualifié de "Run" et bénéficier des tarifs d'assurance et du visa 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 poursuivre l'organisateur devant l'instance disciplinaire compétente.

### **Article 2 - Concurrents**

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

### **Article 3 - Machines**

Les machines autorisées à participer doivent être conformes au règlement technique dragsters promotion. La carte grise doit être présentée lors des contrôles.

### **Article 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".

### **Article 5 - Engagements**

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

### **Article 6 – Déroulement des « runs »**

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

### **Article 7 – Classement / prix**

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

### **Article 8 - Sécurité**

Chaque pilote doit présenter son équipement, conformément aux prescriptions de l'article 6.1 du règlement du championnat de France de dragster.

## REGLEMENT TECHNIQUE

Les motos du championnat ou de la coupe de France 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.

Les machines hors championnat doivent démarrer par leurs propres moyens.

Le liquide de refroidissement est interdit.

### Article 1 – Caractéristiques techniques des machines du championnat et de la coupe de France

Ces règles s'appliquent pour les catégories CB, SSB, SB et PT.

Année modèle	Voir tableau par catégorie
Cadre et Partie cycle	Les éléments porteurs du cadre doivent avoir pour dimension minimale 20 x 1,5mm. Pour les cadres à poutre porteuse centrale, la poutre doit avoir pour dimension minimale 50mm. 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.
Carrosserie	Le pilote doit être en mesure de monter ou de descendre de la moto sans avoir à démonter tout ou partie du carénage. De plus, le carénage ne doit pas entraver le contrôle du véhicule.
Béquille	Interdit
Rétroviseur	Interdit
Capot 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.
Guidon	Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Le guidon peut être remplacé. Un espace minimum de 30 mm doit être maintenu entre le guidon (avec ses leviers) et le réservoir ou le cadre, en maximum d'angle de braquage. Un espace d'au moins 20 mm doit exister entre le carénage et les extrémités du guidon ou tout autre système de direction, quel que soit l'angle de position. La réparation des guidons est interdite. L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée.
Réservoir	Le réservoir de carburant doit être solidement fixé au cadre, il peut être remplacé par un faux dont l'aspect doit être identique à l'origine. Le réservoir contenant le carburant doit être métallique et solidement fixé.
Phare et feu	Voir tableau par catégorie
Selle	La selle doit offrir au pilote une position de conduite sûre, et ne doit pas être dangereusement inconfortable.
Lests	Voir tableau par catégorie
Suspension avant	Voir tableau par catégorie
Suspension arrière	Voir tableau par catégorie
Garde au sol	Les motos doivent avoir une garde au sol d'au moins 50 mm lorsque la fourche est enfoncée en butée, avec le pilote en position et la pression des pneus correcte. Il doit être possible d'incliner la moto de 12 degrés de chaque côté à partir de la position verticale sans que d'autres parties du véhicule, en dehors des roues, ne touchent le sol.
Jante	Voir tableau par catégorie
Pneu	Voir tableau par catégorie
Frein	Les motos doivent avoir deux systèmes de freinage indépendants, un pour chaque roue. Les disques de frein doivent mesurer au moins 175 mm de diamètre, et les tambours au moins 150 mm. Pour les motos de plus de 500 cc, un frein à disque avant est obligatoire. Si la moto a un seul disque, il doit faire au moins 250 mm de diamètre

	et 5 mm d'épaisseur. Avec un double disque, chaque disque doit mesurer au moins 220 mm de diamètre et 5 mm d'épaisseur.
Levier	Tous les leviers (embrayage, freins, etc.), doivent se terminer par une sphère (Ø de cette sphère : 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.
Protection des leviers	Aucune protections obligatoires
Wheelibars	Voir tableau par catégorie
Commande	Toutes les commandes du guidon doivent rester dans leur position d'origine et être entièrement sous le contrôle du pilote.
Commande des gaz	Les motos doivent avoir une poignée tournante avec un ressort de rappel relié au système d'admission du carburateur ou de l'injection. Le papillon des gaz doit se refermer automatiquement quand on relâche la poignée. Le papillon des gaz doit se refermer automatiquement quand on relâche la poignée.
Coupe-contact d'urgence	Les motos doivent être équipées d'un coupe-circuit électrique qui coupe l'alimentation du moteur (et du NO2, si applicable) en cas de perte de contrôle, quelle que soit la direction. Ce dispositif doit être relié au pilote dès que le moteur est mis en marche.
Cylindré	Voir tableau par catégorie
Moteur	Voir tableau par catégorie
Carburateur	Voir tableau par catégorie
Injection	Voir tableau par catégorie
Carburant	Voir tableau par catégorie
Suralimentation	Voir tableau par catégorie
Compresseur	Voir tableau par catégorie
Système d'alimentations	Les motos doivent avoir des robinets de coupure de carburant en bon état. Les tuyaux doivent être sécurisés avec des raccords coniques ou un fil de fer de sécurité. Les systèmes d'injection à pompe doivent utiliser des tubulures à haute pression de type "aéroquip" ou équivalent. Pour les motos qui utilisent un carburant autre que l'essence ou l'alcool, ou qui ne peuvent pas être arrêtées par la coupure de l'allumage, il faut installer une vanne de coupure de carburant à action rapide. Cette vanne doit être accessible au pilote sans qu'il quitte le guidon et se fermer automatiquement lorsque le pilote descend de la moto. La connexion entre la vanne et le pilote doit être établie avant que la roue arrière touche le sol.
Allumage	Libre
Ordinateur	Les ordinateurs ne peuvent être utilisés que pour le recueil et le stockage d'informations.
Boite à air	Libre
Commande des vitesses	Le mécanisme de changement de vitesses est conçu pour permettre au pilote de l'utiliser tout en gardant les deux mains sur le guidon.
Embrayage	Les machines équipées d'embrayages automatiques doivent avoir un système qui empêche l'ouverture des gaz pendant que l'assistant pousse la machine vers la ligne de départ, après le burn-out. Les embrayages à l'air libre doivent être protégés par un capot d'au moins 1 mm d'épaisseur s'il est en acier ou de 3 mm s'il est en aluminium.
Chaîne	La chaîne est de type riveté, sans maillon rapide, ou le maillon rapide est assuré par un fil de fer de sécurité ou du silicone. Le brin supérieur de la chaîne doit être protégé par un dispositif métallique.
Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses	Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire. Un garde chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne puisse se coincer entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière. Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon, matériaux métalliques ou composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm. Elle devra être fixée solidement.
Echappement	Les pots d'échappement ne dépassent pas la roue arrière et sont dirigés loin du pilote, du réservoir de carburant et des pneus. Les collecteurs d'échappement flexibles sont interdits.

Alternateur et faisceau électrique	Libre ou démonté
Démarrreur	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. Si une batterie d'appoint est utilisée, le branchement doit être assuré par une prise (pinces interdites).
Shifter	Voir tableau par catégorie
Double limiteur	Voir tableau par catégorie
Lock-up	Autorisé
Réservoir de récupération d'huile	Dans le cas où le moteur serait muni d'un reniflard d'huile, celui-ci débouche dans un réservoir de récupération. La capacité du réservoir étant de 0,5litre pour les moteurs atmosphériques et de 2litres 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 sont munis d'un fil de fer de sécurité. 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.

## Article 2 – Catégorie Compétition Bike

La catégorie Compétition Bike est réservée aux motos de compétition de catégories : top fuel, pro-mod, pro-stock et Funny-bike, conçues spécifiquement pour des épreuves de dragster, équipées de pneus à section carrée et de Wheelibars.

### Article 2.1 – Catégorie Top Fuel Bike

Un Top Fuel est la catégorie de moto équipées de moteurs suralimentés (souvent avec un compresseur) et alimentées par un carburant extrêmement puissant, généralement un mélange de nitrométhane et de méthanol.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	Les éléments porteurs du cadre doivent avoir des dimensions minimales de 20 x 1,5 mm. Pour les cadres avec une poutre porteuse centrale, cette poutre doit avoir une dimension minimale de 50 mm. Le moteur ne doit pas contribuer à la rigidité du cadre et doit être placé de manière à assurer une bonne répartition des masses.
Carrosserie	Libre. Si le carénage est retiré, les anciennes fixations doivent être enlevées. Les modifications apportées ne doivent pas être dangereuses. Le pilote doit pouvoir monter ou descendre de la moto sans avoir à démonter le carénage et ne doit pas gêner le contrôle du véhicule
Phare et feu	Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.
Selle	La selle doit offrir au pilote une position de conduite sûre, et ne doit pas être dangereusement inconfortable.
Lests	Le lest est solidement fixé au cadre ou au moteur
Suspension avant	La fourche avant doit être de type hydraulique. Les tubes de fourche ne doivent pas dépasser de plus de 30mm 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 32mm pour les 750 cc et plus.
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.
Jante	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'.
Pneu	Les pneus doivent être de type "slick" (lisses), ou avoir une profondeur de dessin minimale de 2mm. 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).
Wheelibars (systèmes anti-cabrage)	Obligatoire et leur montage doit être de construction solide.
Cylindré	Libre
Moteur	Libre
Carburateur	Libre
Injection	Libre
Carburant	Libre
Suralimentation	Libre
Compresseur	Libre
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.
Double limiteur	Autorisé
Lock-up	Autorisé

### Article 2.2 – Catégorie Funny Bike

Un Funny Bike est une catégorie souvent équipée de moteurs suralimentés ou turbocompressés, parfois fonctionnant avec de l'oxyde nitreux pour augmenter la puissance.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	Les éléments porteurs du cadre doivent avoir des dimensions minimales de 20 x 1,5 mm. Pour les cadres avec une poutre porteuse centrale, cette poutre doit avoir une dimension minimale de 50 mm. Le moteur ne doit pas contribuer à la rigidité du cadre et doit être placé de manière à assurer une bonne répartition des masses.
Carrosserie	Libre. Si le carénage est retiré, les anciennes fixations doivent être enlevées. Les modifications apportées ne doivent pas être dangereuses. Le pilote doit pouvoir monter ou descendre de la moto sans avoir à démonter le carénage et ne doit pas gêner le contrôle du véhicule
Phare et feu	Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.
Selle	La selle doit offrir au pilote une position de conduite sûre, et ne doit pas être dangereusement inconfortable.
Lests	Le lest est solidement fixé au cadre ou au moteur
Suspension avant	La fourche avant doit être de type hydraulique. Les tubes de fourche ne doivent pas dépasser de plus de 30mm 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 32mm pour les 750 cc et plus.
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.
Garde au sol	Voir tableau des caractéristiques techniques générales
Jante	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 '.
Pneu	Les pneus doivent être de type "slick" (lisses), ou avoir une profondeur de dessin minimale de 2mm. 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).
Wheelibars (systèmes anti-cabrage)	Obligatoire et leur montage doit être de construction solide.
Cylindré	Libre
Moteur	Libre
Carburateur	Libre
Injection	Libre

Carburant	Libre
Suralimentation	Libre
Compresseur	Libre
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.
Double limiteur	Autorisé
Lock-up	Autorisé

### Article 2.3 – Catégorie Pro-Mod

Un Pro-Mod (ou Pro Modified) est une catégorie équipée de moteurs très puissants, souvent turbocompressés ou suralimentés, mais elles conservent une structure de moto plus reconnaissable à une moto d'origine. Les Pro-Mod doivent respecter des limites de modifications en termes de châssis et de moteurs. Par exemple, elles doivent utiliser des carénages qui ressemblent à ceux d'une moto de production et respecter des dimensions spécifiques.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	Les éléments porteurs du cadre doivent avoir des dimensions minimales de 20 x 1,5 mm. Pour les cadres avec une poutre porteuse centrale, cette poutre doit avoir une dimension minimale de 50 mm. Le moteur ne doit pas contribuer à la rigidité du cadre et doit être placé de manière à assurer une bonne répartition des masses.
Carrosserie	Libre. Si le carénage est retiré, les anciennes fixations doivent être enlevées. Les modifications apportées ne doivent pas être dangereuses. Le pilote doit pouvoir monter ou descendre de la moto sans avoir à démonter le carénage et ne doit pas gêner le contrôle du véhicule
Phare et feu	Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.
Selle	La selle doit offrir au pilote une position de conduite sûre, et ne doit pas être dangereusement inconfortable.
Lests	Le lest est solidement fixé au cadre ou au moteur
Suspension avant	La fourche avant doit être de type hydraulique. Les tubes de fourche ne doivent pas dépasser de plus de 30mm 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 32mm pour les 750 cc et plus.
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.
Jante	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 '.
Pneu	Les pneus doivent être de type "slick" (lisses), ou avoir une profondeur de dessin minimale de 2mm. 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).
Wheelibars (systèmes anti-cabrage)	Obligatoire et leur montage doit être de construction solide.
Cylindré	Libre
Moteur	Libre
Carburateur	Libre
Injection	Libre
Carburant	Libre
Suralimentation	Libre
Compresseur	Libre
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.
Double limiteur	Autorisé
Lock-up	Autorisé

### Article 2.4 – Catégorie Pro-Stock

Le Pro-Stock est une catégorie où les motos, bien que très puissantes, doivent rester proches des modèles de série en apparence. Elles utilisent des moteurs non suralimentés et fonctionnent à l'essence classique. Les modifications concernent l'optimisation du moteur, du châssis, et l'allègement, mais la silhouette d'origine et les carénages proches des modèles de production doivent être respectés.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	Les éléments porteurs du cadre doivent avoir des dimensions minimales de 20 x 1,5 mm. Pour les cadres avec une poutre porteuse centrale, cette poutre doit avoir une dimension minimale de 50 mm. Le moteur ne doit pas contribuer à la rigidité du cadre et doit être placé de manière à assurer une bonne répartition des masses.
Carrosserie	Libre. Si le carénage est retiré, les anciennes fixations doivent être enlevées. Les modifications apportées ne doivent pas être dangereuses. Le pilote doit pouvoir monter ou descendre de la moto sans avoir à démonter le carénage et ne doit pas gêner le contrôle du véhicule
Phare et feu	Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.
Selle	La selle doit offrir au pilote une position de conduite sûre, et ne doit pas être dangereusement inconfortable.
Lests	Le lest est solidement fixé au cadre ou au moteur
Suspension avant	La fourche avant doit être de type hydraulique. Les tubes de fourche ne doivent pas dépasser de plus de 30mm 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 32mm pour les 750 cc et plus.
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.
Jante	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 '.
Pneu	Les pneus doivent être de type "slick" (lisses), ou avoir une profondeur de dessin minimale de 2mm. 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).
Wheelibars (systèmes anti-cabrage)	Obligatoire et leur montage doit être de construction solide.
Cylindrée	Libre
Moteur	Libre
Carburateur	Libre
Injection	Libre
Carburant	Libre
Suralimentation	Libre
Compresseur	Libre
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.
Double limiteur	Autorisé
Lock-up	Autorisé

### Article 3 – Catégorie Super Street Bike

Un Super Street Bike est une catégorie basée sur les motos fabriquées en série, faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce, mais avec des modifications poussées pour maximiser leur performance tout en conservant un aspect général proche d'une moto de route.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	D'origine du modèle considéré

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.
Phare et feu	Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.
Selle	Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skaï, mousse, etc.).
Lests	
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 32mm, débattement 30mm. La fourche ne doit pas dépasser de plus de 30mm le té supérieur ou les ancrages de bracelets si ceux-ci sont au-dessus du té supérieur sur le modèle commercialisé.
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.
Jante	Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière. Arrière : minimum 17" ou même dimensions que l'origine.
Pneu	Les pneus sont 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.
Wheelibars	Interdits
Cylindrée	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.
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.
Carburateur	Libres
Injection	D'origine du modèle considéré.
Carburant	Essence du commerce y compris essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT. L'adjonction de radicaux nitrés est interdite.
Suralimentation	Les compresseurs, Turbos et nitrous sont autorisés
Compresseur	
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.
Double limiteur	Autorisé
Lock-up	Autorisé

#### Article 4 – Catégorie Street Bike

Une Street Bike est une catégorie basée sur des modèles de production, mais avec des modifications mais restant une moto conçue principalement pour une utilisation sur route. Des modifications sont parfois apportées pour améliorer la performance sans altérer radicalement son caractère d'origine.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	D'origine du modèle considéré.
Phare et feu	Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.

Selle	Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skaï, mousse, etc.).
Lests	
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.
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.
Garde au sol	Voir tableau des caractéristiques techniques générales
Jante	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.
Pneu	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.
Wheelibars	Interdits
Cylindre	Pour les machines produites en plusieurs cylindrées sous la même appellation commerciale, les moteurs peuvent être intervertis à condition que ce changement n'entraîne aucune modification du cadre. La cylindrée maximale autorisée est de 1474cm <sup>3</sup> pour les 4 cylindres en ligne / 1680 cm <sup>3</sup> pour les 4 cylindres en " V".
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.
Carburateur	Libres.
Injection	Libre, sauf double allumage (sauf origine).
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.
Suralimentation	
Compresseur	
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.
Double limiteur	Interdit.
Lock-up	Autorisé.

### Article 5 – Catégorie Pro-Twin

Un Pro-Twins est une catégorie spécifiquement réservée aux motos équipées de moteurs à deux cylindres. Cette catégorie met en avant les performances des moteurs bicylindres, connus pour leur couple élevé et leur sonorité caractéristique.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	Silhouette d'origine du modèle considéré.
Phare et feu	Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.
Selle	Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skaï, mousse, etc.).
Lests	
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.
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.
Jante	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.
Pneu	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.
Wheelibars	Interdits
Cylindré	La cylindrée est limitée à 3000 cm3.
Moteur	Moteur bicylindre : 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.
Carburateur	Libres
Injection	Libre
Carburant	Essence du commerce y compris essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT. L'adjonction de radicaux nitrés et additif est interdite.
Suralimentation	Les compresseurs, Turbo et Nitrous sont autorisés.
Compresseur	
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.
Double limiteur	Autorisé.
Lock-up	Autorisé.

### Article 6 – Catégorie Super Stock

Un Super Stock est une catégorie où les motos sont des modèles de production. C'est la catégorie qui met l'accent sur la performance des motos de série. Quelques ajustements sont possibles, tout en respectant des règlements stricts pour garantir une certaine équité.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	D'origine du modèle considéré, sans modification
Carrosserie	D'origine du modèle considéré, sans modification
Béquille	Les béquilles doivent être attachée ou démontée
Rétroviseur	Doivent être démontés
Capot de protection	D'origine du modèle considéré, sans modification
Guidon	D'origine du modèle considéré, sans modification
Réservoir	D'origine du modèle considéré, sans modification
Phare et feu	Les optiques de phare, les feux rouges ainsi que les clignotants doivent être tels qu'à l'origine.
Selle	D'origine du modèle considéré, sans modification
Lests	Interdits
Suspension avant	Les suspensions peuvent être comprimées, à l'avant par utilisation de sangles.
Suspension arrière	Les suspensions arrière peuvent être abaissées en utilisant des biellettes disponibles dans le commerce et en ajustant l'amortisseur.

Garde au sol	D'origine du modèle considéré, sans modification
Jante	D'origine du modèle considéré, sans modification
Pneu	Les pneumatiques doivent être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERTO).
Frein	D'origine du modèle considéré, sans modification
Levier	D'origine du modèle considéré, sans modification
Protection des leviers	D'origine du modèle considéré, sans modification
Wheelibars	Interdits
Commande	D'origine du modèle considéré, sans modification
Commande des gaz	D'origine du modèle considéré, sans modification
Coupe-contact	Autorisé
Cylindré	D'origine du modèle considéré, sans modification
Moteur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Carburateur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Injection	D'origine du modèle considéré, sans modification
Carburant	Carburant autorisé sur voie routière
Suralimentation	D'origine du modèle considéré, sans modification
Compresseur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Système d'alimentions	D'origine du modèle considéré, sans modification
Allumage	D'origine du modèle considéré, sans modification
Ordinateur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Boite à air	D'origine du modèle considéré, sans modification
Commande des vitesses	D'origine du modèle considéré, sans modification
Embrayage	D'origine du modèle considéré, sans modification
Chaîne	D'origine du modèle considéré, sans modification
Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses	D'origine du modèle considéré, sans modification
Echappement	D'origine du modèle considéré, sans modification
Alternateur et faisceau électrique	D'origine du modèle considéré, sans modification
Démarreur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Shifter	D'origine du modèle considéré, sans modification
Double limiteur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Lock-up	D'origine du modèle considéré, sans modification
Réservoir de récupération d'huile	Non obligatoire
Fil de fer de sécurité	Non obligatoire

### Article 7 – Catégorie Promotion (hors championnat)

La catégorie Promotion est conçue pour encourager les pilotes débutants ou ceux qui souhaitent participer à des courses de dragster sans nécessiter une machine fortement modifiée ou de compétition. Elle est destinée aux motos pouvant circuler sur la route et qui ont tous leurs documents à jour.

Conformité : Les motos doivent respecter le règlement technique Promotion, ainsi que les normes de sécurité et de performance, tout en restant dans leur configuration d'origine. Elles doivent également être conformes aux exigences du code de la route et aux contrôles techniques des motos.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	D'origine du modèle considéré, sans modification
Carrosserie	D'origine du modèle considéré, sans modification

Béquille	Les béquilles doivent être attachée ou démontée
Rétroviseur	Doivent être démontés
Capot de protection	D'origine du modèle considéré, sans modification
Guidon	D'origine du modèle considéré, sans modification
Réservoir	D'origine du modèle considéré, sans modification
Phare et feu	Les optiques de phare, les feux rouges ainsi que les clignotants doivent être tels qu'à l'origine.
Selle	D'origine du modèle considéré, sans modification
Lests	Interdits
Suspension avant	Les amortisseurs ainsi que la fourche avant doivent fonctionner normalement, leur débattement ne doit pas être bridé
Suspension arrière	D'origine du modèle considéré, sans modification
Garde au sol	D'origine du modèle considéré, sans modification
Jante	D'origine du modèle considéré, sans modification
Pneu	Les pneumatiques doivent être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERTO).
Frein	D'origine du modèle considéré, sans modification
Levier	D'origine du modèle considéré, sans modification
Protection des leviers	D'origine du modèle considéré, sans modification
Wheelibars	Interdits
Commande	D'origine du modèle considéré, sans modification
Commande des gaz	D'origine du modèle considéré, sans modification
Coupe-contact	Autorisé
Cylindré	D'origine du modèle considéré, sans modification
Moteur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Carburateur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Injection	D'origine du modèle considéré, sans modification
Carburant	Carburant autorisé sur voie routière
Suralimentation	D'origine du modèle considéré, sans modification
Compresseur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Système d'alimentions	D'origine du modèle considéré, sans modification
Allumage	D'origine du modèle considéré, sans modification
Ordinateur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Boite à air	D'origine du modèle considéré, sans modification
Commande des vitesses	D'origine du modèle considéré, sans modification
Embrayage	D'origine du modèle considéré, sans modification
Chaîne	D'origine du modèle considéré, sans modification
Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses	D'origine du modèle considéré, sans modification
Echappement	D'origine du modèle considéré, sans modification
Alternateur et faisceau électrique	D'origine du modèle considéré, sans modification
Démarrreur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Shifter	D'origine du modèle considéré, sans modification
Double limiteur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Lock-up	D'origine du modèle considéré, sans modification
Réservoir de récupération d'huile	Non obligatoire
Fil de fer de sécurité	Non obligatoire

### Article 8 – Catégorie Wheeling (hors championnat)

La catégorie Wheeling est conçue pour les pilotes qui souhaitent réaliser des performances de Wheeling, mettant en avant des compétences de pilotage spécifiques.

Les motos doivent respecter le règlement technique Wheeling, ainsi que les normes de sécurité et de performance même si les détails spécifiques ne soient pas aussi rigoureux que pour les catégories de compétition.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	D'origine du modèle considéré
Carrosserie	D'origine du modèle considéré
Béquille	Les béquilles doivent être attachée ou démontée
Rétroviseur	Doivent être démontés
Capot de protection	D'origine du modèle considéré
Guidon	D'origine du modèle considéré
Réservoir	D'origine du modèle considéré
Phare et feu	D'origine du modèle considéré
Selle	D'origine du modèle considéré
Lests	Interdits
Suspension avant	Les amortisseurs ainsi que la fourche avant doivent fonctionner normalement, leur débattement ne doit pas être bridé
Suspension arrière	D'origine du modèle considéré
Garde au sol	D'origine du modèle considéré
Jante	D'origine du modèle considéré
Pneu	Les pneumatiques doivent être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERTO).
Frein	D'origine du modèle considéré
Levier	D'origine du modèle considéré
Protection des leviers	D'origine du modèle considéré
Wheelibars	Interdits
Commande	D'origine du modèle considéré
Commande des gaz	D'origine du modèle considéré
Coupe-contact	Autorisé
Cylindré	D'origine du modèle considéré
Moteur	D'origine du modèle considéré
Carburateur	D'origine du modèle considéré
Injection	D'origine du modèle considéré
Carburant	Carburant autorisé sur voie routière
Suralimentation	D'origine du modèle considéré
Compresseur	D'origine du modèle considéré
Système d'alimentions	D'origine du modèle considéré
Allumage	D'origine du modèle considéré
Ordinateur	D'origine du modèle considéré
Boite à air	D'origine du modèle considéré
Commande des vitesses	D'origine du modèle considéré
Embrayage	D'origine du modèle considéré
Chaîne	D'origine du modèle considéré
Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses	D'origine du modèle considéré
Echappement	D'origine du modèle considéré

Alternateur et faisceau électrique	D'origine du modèle considéré
Démarrateur	D'origine du modèle considéré
Shifter	D'origine du modèle considéré
Double limiteur	D'origine du modèle considéré
Lock-up	D'origine du modèle considéré
Réservoir de récupération d'huile	Non obligatoire
Fil de fer de sécurité	Non obligatoire

### Article 9 – Catégorie Vintage (hors championnat)

La catégorie Vintage est conçue pour les pilotes qui souhaitent rouler avec des motos pouvant être éligible à la carte grise collection. Certaines modifications sont autorisées.

Les motos doivent respecter le règlement technique Vintage, ainsi que les normes de sécurité et de performance même si les détails spécifiques ne soient pas aussi rigoureux que pour les catégories de compétition. Certaines modifications sont autorisées.

Année modèle	Motos pouvant être éligible à la carte grise collection
Cadre et Partie cycle	D'origine du modèle considéré
Carrosserie	D'origine du modèle considéré
Béquille	Les béquilles doivent être attachée ou démontée
Rétroviseur	Doivent être démontés
Capot de protection	D'origine du modèle considéré
Guidon	D'origine du modèle considéré
Réservoir	D'origine du modèle considéré
Phare et feu	D'origine du modèle considéré
Selle	D'origine du modèle considéré
Lests	Interdits
Suspension avant	Les amortisseurs ainsi que la fourche avant doivent fonctionner normalement, leur débattement ne doit pas être bridé
Suspension arrière	D'origine du modèle considéré
Garde au sol	D'origine du modèle considéré
Jante	D'origine du modèle considéré
Pneu	Les pneumatiques doivent être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERTO).
Frein	D'origine du modèle considéré
Levier	D'origine du modèle considéré
Protection des leviers	D'origine du modèle considéré
Wheelibars	Interdits
Commande	D'origine du modèle considéré
Commande des gaz	D'origine du modèle considéré
Coupe-contact	Autorisé
Cylindrée	D'origine du modèle considéré
Moteur	D'origine du modèle considéré
Carburateur	D'origine du modèle considéré
Injection	D'origine du modèle considéré
Carburant	Carburant autorisé sur voie routière
Suralimentation	D'origine du modèle considéré
Compresseur	D'origine du modèle considéré
Système d'alimentions	D'origine du modèle considéré

Allumage	D'origine du modèle considéré
Ordinateur	D'origine du modèle considéré
Boite à air	D'origine du modèle considéré
Commande des vitesses	D'origine du modèle considéré
Embrayage	D'origine du modèle considéré
Chaîne	D'origine du modèle considéré
Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses	D'origine du modèle considéré
Echappement	D'origine du modèle considéré
Alternateur et faisceau électrique	D'origine du modèle considéré
Démarrreur	D'origine du modèle considéré
Shifter	D'origine du modèle considéré
Double limiteur	D'origine du modèle considéré
Lock-up	D'origine du modèle considéré
Réservoir de récupération d'huile	Non obligatoire
Fil de fer de sécurité	Non obligatoire

### Article 10 – Catégorie Open (hors championnat)

La catégorie Open fait référence à une catégorie où les restrictions techniques, telles que la cylindrée, le type de moto, ou les modifications apportées, sont plus larges ou moins strictes que dans d'autres catégories spécifiques. Cela permet à un plus grand nombre de participants, avec des motos de différents types ou niveaux de préparation, de concourir ensemble.

La course est plus accessible en accueillant des motos qui ne correspondent pas forcément aux critères des catégories établies. Dans certains cas, cela peut aussi signifier que des motos de différentes cylindrées ou de diverses configurations techniques peuvent courir ensemble, avec des ajustements faits au niveau des règles pour équilibrer la compétition.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	D'origine du modèle considéré
Carrosserie	D'origine du modèle considéré
Béquille	Les béquilles doivent être attachée ou démontée
Rétroviseur	Doivent être démontés
Capot de protection	D'origine du modèle considéré
Guidon	D'origine du modèle considéré
Réservoir	D'origine du modèle considéré
Phare et feu	D'origine du modèle considéré
Selle	D'origine du modèle considéré
Lests	Interdits
Suspension avant	Les amortisseurs ainsi que la fourche avant doivent fonctionner normalement, leur débattement ne doit pas être bridé
Suspension arrière	D'origine du modèle considéré
Garde au sol	D'origine du modèle considéré
Jante	D'origine du modèle considéré
Pneu	Les pneumatiques doivent être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERTO).
Frein	D'origine du modèle considéré
Levier	D'origine du modèle considéré
Protection des leviers	D'origine du modèle considéré

Wheelibars	Interdits
Commande	D'origine du modèle considéré
Commande des gaz	D'origine du modèle considéré
Coupe-contact	Autorisé
Cylindre	D'origine du modèle considéré
Moteur	D'origine du modèle considéré
Carburateur	D'origine du modèle considéré
Injection	D'origine du modèle considéré
Carburant	Carburant autorisé sur voie routière
Suralimentation	D'origine du modèle considéré
Compresseur	D'origine du modèle considéré
Système d'alimentions	D'origine du modèle considéré
Allumage	D'origine du modèle considéré
Ordinateur	D'origine du modèle considéré
Boite à air	D'origine du modèle considéré
Commande des vitesses	D'origine du modèle considéré
Embrayage	D'origine du modèle considéré
Chaine	D'origine du modèle considéré
Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses	D'origine du modèle considéré
Echappement	D'origine du modèle considéré
Alternateur et faisceau électrique	D'origine du modèle considéré
Démarrreur	D'origine du modèle considéré
Shifter	D'origine du modèle considéré
Double limiteur	D'origine du modèle considéré
Lock-up	D'origine du modèle considéré
Réservoir de récupération d'huile	Non obligatoire
Fil de fer de sécurité	Non obligatoire