

RÈGLEMENT 2024

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE DRAGSTER



Article 1 - Définition

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2024 un Championnat de France de Dragsters. Un champion est désigné dans les classes suivantes :

*COMPETITION BIKE (motos de compétition d'une cylindrée maximum de 2100cc pour les moteurs suralimentés et de **3277cc** pour les moteurs atmosphériques, équipées de pneus à section carrée et de Wheeliebar).

*SUPER STREET BIKE (motos modifiées issue d'un modèle fabriqué en série et faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce)

Une coupe de France est attribuée dans la catégorie STREET BIKE **SUPERSTOCK** (motos fabriquées en série et faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce) **et dans la catégorie PRO TWIN (motos bicylindres).**

Ces 5 classes doivent être obligatoirement programmées dans le cadre de chaque manifestation sauf si le parcours n'est pas adapté à une catégorie, dans ce cas le club peut solliciter une dérogation de la Commission Nationale de Vitesse.

Une catégorie Promotion motos susceptibles de venir par la route en conformité avec le règlement technique Promotion et le code de la **route et une catégorie WHEELING peuvent être** intégrées à chaque manifestation, mais ne donne pas lieu à un classement cumulé.

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 2024 sont réservées aux pilotes de toute nationalité titulaire d'une licence internationale, FIM Europe, NCO, ou une manifestation délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours.

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

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

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

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

Article 3 - Machines

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

Une seule machine par pilote peut être présentée au contrôle technique pour une même catégorie. La même machine ne peut être engagée dans plusieurs classes. Les machines Street Bike peuvent également être engagées en Super Streetbike, pour autant qu'il reste des places disponibles sur la grille.

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

Article 4 - Epreuve

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

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

Toutefois, l'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale de Vitesse, des épreuves peuvent également être rajoutées ou annulées en cours de saison. La C.N.V. se réserve le droit de choisir les épreuves comptant pour le Championnat de France. Les épreuves peuvent se dérouler suivant la formule "Sprint" (un par un) ou "Drag race" (deux par deux), sur 201,16 ou 402,32 mètres.

Article 5 – 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.

Des licences une manifestation peuvent être souscrites en ligne sur le site ffmoto.org, un document imprimable est délivré, celui-ci doit être présenté lors du contrôle administratif.

Sur certaines épreuves, (se renseigner auprès de l'organisateur) des licences une manifestation sont disponible sur place, il faut présenter un certificat médical de non-contre-indication à la pratique moto en compétition.

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

Pour les catégories **PROMOTION SUPERSTOCK** et **WHEELING** la présentation de la carte grise de la machine est obligatoire.

Article 6 – Formule

Le Championnat de France de Dragsters se dispute sur la totalité des épreuves retenues et courues, trois au minimum doivent avoir été organisées **dans** 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 au championnat.

Les classements finaux du Championnat et **des Coupes** sont 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 a été déclassé ne peut être retranchée.

Article 7 – Parcours

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

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

La largeur minimum de la piste qui, par ailleurs, doit être parfaitement rectiligne est 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 drag race. La ligne médiane doit être matérialisée. Le revêtement doit être approprié.

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

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

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

Article 8 – Engagements

Engagements pour l'ensemble du championnat :

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

Les demandes sont envoyées à :

Association PROPULSION
29 Rue de Beaumont
45170 Aschères le Marché
Tél. 06 31 14 78 10

Elles sont accompagnées du nombre de chèques correspondant au nombre d'épreuves inscrites au calendrier, libellés à l'ordre de chaque club organisateur. Le montant des engagements est de **125€** pour chaque épreuve. En cas de non-respect du nombre de chèque, le tarif à l'épreuve (**160€**) est appliqué.

Pour vos demandes de numéros, vous devez vous adresser à :
Mme Dieudonné au : 06 31 14 78 10 ou par mail : dandydieudonne@wanadoo.fr

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

Les inscriptions doivent être parvenues à l'Association PROPULSION au plus tard 30 jours avant la première épreuve du Championnat **ou** Coupe.

Si un concurrent prend part au Championnat en cours d'année et cela avant l'avant dernière épreuve il peut bénéficier de ces dispositions pour autant qu'il adresse les demandes d'engagement pour les épreuves restantes 30 jours avant la première épreuve à partir de laquelle il souhaite commencer le Championnat, Coupe ou Trophée.

Engagements auprès de l'organisateur :

Les demandes d'engagement doivent être adressées aux organisateurs 30 jours avant la date de chaque épreuve accompagnée d'un droit d'engagement de **160€**. Passée la date de clôture, outre le fait que si le nombre maximum de pilotes est atteint, l'engagement peut être refusé, une pénalité de 50€ est appliquée (soit un total de **210€**), excepté pour la catégorie Promotion **et Wheeling ou le droit d'engagement est de 60€**. Pour vos demandes de numéros, vous devez vous adresser à Mme Dieudonné au : 06 31 14 78 10 ou par mail : dandydieudonne@wanadoo.fr

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

Article 8.1 - Nombre d'engagés

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.

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 9 – Déroulement des épreuves

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, à trois mécaniciens par machine pour les catégories Street- Bike, Super-Street Bike, Pro-Twin. Pro-Stock Compétition Bike, à un mécanicien pour la catégorie Promotion, qui doivent quitter l'aire de chauffe dès que leur pilote a pris le départ.

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

Article 9.1 - Essais libres

Le jury peut autoriser un pilote à faire un essai non chronométré, le dimanche matin avant la dernière séance de qualification. Cet essai est réservé aux pilotes qui n'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 9.2 - Retour des machines

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

Article 9.3 - Drag race

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

Qualifications :

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

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

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

Au cas où des conditions exceptionnelles interdisent le déroulement des deux "runs" de qualification, les tableaux éliminatoires sont établis sur le classement de l'année précédente jusqu'à la moitié du championnat puis sur le classement provisoire du championnat en cours. Dans ce cas, les points de qualification ne sont pas attribués.

Éliminatoires:

En catégories COMPETITION BIKE, STREET BIKE, SUPER STREET BIKE, Pro-Twin

Une série est composée des 16 meilleurs temps des qualifications, **les grilles de départ sont établies telles que définies dans l'annexe A située à la fin du règlement afin qu'en aucun cas le premier des qualifications ne puisse rencontrer le 2^{ème} avant la finale. Si des places de la grille ne sont pas remplies les pilotes opposés sont BY RUN.**

En catégorie Promotion, deux séries A et B sont composées comme suit :

*Série A les 16 meilleurs temps des qualifications

*Série B les 16 temps suivants

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

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

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

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

Les points restent acquis au pilote forfait.

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

Départ :

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

Selon les systèmes de départ des indices de temps peuvent être appliqués pour la catégorie Promotion.

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

Disqualifications :

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

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

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

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

Lors des éliminatoires, un pilote Bye Run doit effectuer son run sous peine de disqualification, toutefois si un incident se produit au cours du run il n'est pas tenu de franchir la ligne d'arrivée, mais il doit avoir 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 9.4 - Sprint

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

Tout concurrent ayant effectué un run de course est classé.

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

Article 10 – Classements

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

Drag race

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

10 points à tout pilote présent.

Sur les temps de qualification : au cours des éliminatoires 10 points par Run gagné.

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

ARRÊT DE COURSE - ANNULATION

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

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

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

VERIFICATIONS

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

Article 11 – Article réservé

Article 12 – Attribution des numéros

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

Les concurrents souhaitant arborer un numéro spécifique doivent en faire la demande écrite auprès de Madame Dany Dieudonné avant le 2 avril 2024. Si le Champion en titre prend un numéro personnel, le numéro 1 n'est pas attribué.

Article 12.1 - Numéros

Les numéros doivent impérativement être au nombre de deux situés de part et d'autre de la machine.

Pour les machines équipées de wheeliebar, les plaques numéros sont fixées sur celle-ci en respectant pour les numéros, les dimensions suivantes : hauteur minimum 14cm, épaisseur du trait 2,5cm, largeur 8cm.

En Compétition Bike les plaques sont blanches et les numéros noirs précédés de la mention CB.

Pour les machines qui ne sont pas équipées de wheeliebar, les numéros d'une dimension minimum de 10 cm de hauteur, de 2 cm d'épaisseur de trait, et de 6 cm de largeur, doivent être collés ou peints sur des plaques de numéros fixées de part et d'autre de la machine.

En Super Streetbike, les plaques sont rouges et les numéros blancs précédés de la mention SSB.

En Streetbike, les plaques sont vertes et les numéros blancs précédés de la mention SB.

En Pro-Twin, les plaques sont noires et les numéros blancs précédés de la mention PT.

En Superstock les plaques sont jaunes et les numéros noirs précédés de la mention SS.

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

Les plaques et numéros doivent être de couleur mate.

Pour les machines engagées dans deux catégories, le numéro correspondant doit être identifiable sans ambiguïté.

La lisibilité des numéros est de la seule responsabilité du concurrent, si celui-ci n'est pas lisible les temps ne sont pas enregistrés, aucune réclamation n'est admise dans ce cas.

Article 13 - Réclamations

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

Article 14 - Sécurité

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

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

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

Article 14.1 - Responsabilité

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

Article 14.2 – Laissez-passer

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

Article 15 - 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, les frais de celui-ci sont à la charge de l'organisateur.

Par ailleurs, lors de chaque épreuve, un commissaire technique au minimum est obligatoire. Les frais du ou des commissaires techniques sont à la charge du club organisateur.

Le directeur de course et le délégué doivent être titulaires d'une qualification de la spécialité dragster.

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

Article 16 – 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 17 – Obligations promotionnelles

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

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

Article 9 – Officiels et encadrement

Lors de chaque épreuve de "run", un directeur de course et un arbitre ayant au minimum une qualification 1er degré dans une discipline C.N.V., quatre commissaires de route, un commissaire technique ayant au minimum une qualification premier degré sont obligatoires.

REGLEMENTS TECHNIQUES POUR DRAGSTERS

Article 1 – Règlements généraux de construction

Le présent règlement s'applique à l'ensemble des catégories, hormis les dispositions particulières et / ou complémentaires pour les SUPER STREET BIKE, Pro-TWIN, STREET BIKE à l'exclusion des catégories **Promotion et Superstock**.

Freins

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

Roues

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

Pneus et chambres à air

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

Cadre

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

Garde au sol

Les motos doivent avoir une garde au sol d'au moins 50 mm fourche enfoncée en butée, avec pilote en position et pression correcte des pneus. Il doit être possible de les pencher de 12 degrés de chaque côté à partir de la position verticale sans qu'aucune partie du véhicule, autre que les roues, ne touche le sol.

Fourche avant

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

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

Guidon

Voir article 7 des règles générales pour les contrôles techniques.

Levier

Voir article 8 des règles générales pour les contrôles techniques.

Carénage

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

Selle

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

Wheeliebars

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

Capots de protection

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

Compresseurs

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

Réservoir de carburant

Le réservoir de carburant doit être solidement fixé au cadre.

Système d'alimentation

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

Carburateurs et injection de carburant

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

Coupe-contact d'urgence

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

Réservoir de récupération d'huile

Dans le cas où le moteur serait muni d'un reniflard d'huile, celui-ci débouche dans un réservoir de récupération (voir également art. 57.04). 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 (voir art. 57.03). Les éléments suivants doivent également être munis d'un fil de fer de sécurité : vis de fixation de la couronne arrière, axe de roue arrière, vis de fixation des étriers de frein, des disques de frein, du maître-cylindre du frein à pied.

Chaîne

La chaîne 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.

Pots d'échappement

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.

Changement de vitesses

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

Lest

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

Démarrage

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

Moteurs de voiture

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

Ordinateurs

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

Article 3 – Règlement spécial pour Super Street Bike

Article 3.1 - Définition

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

Article 3.2 - Cadre

D'origine du modèle considéré.

Article 3.3 - Suspension arrière

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

Article 3.4 - 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 3.5 - 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 3.6 - Suspension avant

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

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

Article 3.7 - Selle

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

Article 3.8 - 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 3.9 - Roues

Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière.
Arrière : minimum 17" ou même dimensions que l'origine.

Article 3.10 - Pneus

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.

Article 3.11 - Wheeliebars

Interdites

Article 3.12 - Moteur

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

Le bloc cylindre est libre.

Une entretoise sous le cylindre est autorisée.

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

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

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

Article 3.13 - Carburateurs - boîtes à air et filtres

Libres.

Article 3.14 - Injection

D'origine du modèle considéré.

Article 3.15 – Suralimentation

Les compresseurs, Turbos et nitrous sont autorisés

Article 3.16 - Allumage

Libre.

Article 3.17 - Carburant

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

Article 3.18 - Système d'échappement

Libre.

Article 3.19 - Article réservé

Article 3.20 - Phares - feux

Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.

Article 3.21 - Alternateur - Faisceau électrique

Peuvent être démontés.

Article 3.22 - Démarreur

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

Article 3.23 - Shifter

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

Article 3.24 - Double limiteur

Autorisé.

Article 3.25 - Lock up

Autorisé.

Article 3.26 - 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.

Article 4 – Règlement spécial Street Bike

Article 4.1 - Définition

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

Article 4.2 - Cadre

D'origine du modèle considéré.

Article 4.3 - Suspension arrière

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

Article 4.4 - 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 4.5 - 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 4.7 - Selle

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

Article 4.8 - 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 4.9 - 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 4.10 - 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 4.11 - Wheeliebars

Interdites.

Article 4.12 - 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 peuvent être intervertis à condition que ce changement n'entraîne aucune modification du cadre.

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

Article 4.13 - Carburateurs - boîtes à air et filtres

Libres.

Article 4.14 - Injection

D'origine du modèle considéré.

Article 4.15 - Suralimentation

Interdite.

Article 4.16 - Allumage

Libre, sauf double allumage (sauf origine).

Article 4.17 - 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 4.18 - Système d'échappement

Libre.

Article 4.19 - Article réservé

Article 4.20 - Phares - feux

Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.

Article 4.21 - Alternateur - Faisceau électrique

Peuvent être démontés.

Article 4.22 - Démarreur

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

Article 4.23 - Shifter

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

Article 4.24 - Double limiteur

Interdit.

Article 4.25 - Lock up

Autorisé.

Article 4.26 - 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.

Article 5 – Règlement spécial Protwin

Article 5.1 - Définition

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

Article 5.2 - Cadre

Silhouette d'origine du modèle considéré.

Article 5.3 - Suspension arrière

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

Article 5.4 - 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 5.5 - 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 5.6 - Suspension avant

Le montage de fourche avant de remplacement est autorisé, si elles sont de type hydraulique et remplissant les exigences minimales suivantes :
Diamètre intérieur du tube 32 mm, débattement 30 mm. La fourche ne doit pas dépasser de plus de 30 mm le té supérieur ou les ancrages de bracelets si ceux-ci sont au-dessus du té supérieur sur le modèle commercialisé.
La garde au sol doit être de 50 mm minimum, fourche enfoncée à fond.

Article 5.7 - Selle

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

Article 5.8 - Réservoir

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

Article 5.9 - Roues

Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière. Avant : minimum 16" maximum 21" ou même dimension que l'origine.
Arrière : minimum 17" ou même dimensions que l'origine.

Article 5.10 - Pneus

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

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

Article 5.11 - Wheeliebars

Interdit.

Article 5.12 – Moteur bicylindres

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

La cylindrée est limitée à 3000 cm³.

Une entretoise sous le cylindre est autorisée.

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

Article 5.13 - Carburateurs - boîtes à air et filtres

Libres.

Article 5.14 - Injection

Libre.

Article 5.15 - Suralimentation

Les compresseurs, Turbo et Nitrous sont autorisés.

Article 5.16 - Allumage

Libre.

Article 5.17 - Carburant

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

Article 5.18 - Système d'échappement

Libre.

Article 5.19 - Article réservé

Article 5.20 - Phares - feux

Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.

Article 5.21 - Alternateur - Faisceau électrique

Peuvent être démontés.

Article 5.22 - Démarreur

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

Article 5.23 - Shifter

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

Article 5.24 - Double limiteur

Autorisé.

Article 5.25 - Lock up

Autorisé.

Article 5.26 - 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

Article 6 -Règlement spécial dragster Promotion

Article 6.1 - Définition

Les motos utilisées en Dragsters Promotion doivent être fabriquées en série, faire l'objet d'une construction suivie et être normalement vendus dans le commerce.

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

Article 6.2 – Caractéristiques générales

Les barres anti Wheeling sont interdites, les amortisseurs ainsi que la fourche avant doivent fonctionner normalement, leur débattement ne doit pas être bridé.

Les tubes de fourche doivent rester positionnés dans les tés et présenter un dépassement de ceux-ci tel que l'origine.

Les lests sont interdits.

Quickshifter, ou power shift autorisé (coupure de l'allumage lorsque le pilote appuie sur le sélecteur).

Shifter autorisé.

Les béquilles doivent être attachées. Les optiques de phare, les feux rouges ainsi que les clignotants doivent être tels qu'à l'origine et fonctionner normalement.

Article 6.3 – 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 6.4 - Pneumatiques

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

Article 6.5 - Sécurité

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

Article 7 REGLEMENT SPECIAL DRAGSTER SUPERSTOCK

Article 7.1 – Règles générales

Les machines participantes à la catégorie SUPERSTOCK doivent être conformes au règlement Dragsters PROMOTION, en particulier le moteur, les carburateurs, le boîtier de filtre, les éléments de suspension, le bras oscillant, les roues et les éléments de carrosserie doivent être tels que produits à l'origine.

Article 7.2 – Suspensions

Les suspensions peuvent être comprimées, à l'avant par utilisation de sangles, abaissées à l'arrière par l'utilisation de biellettes vendu à cet effet dans le commerce et par le réglage de l'amortisseur.

ANNEXE A

Place Qualification	1/4	1/2	Finale	Vainqueur	
1					
8					
4					
5					
3					
6					
2					
7					

Grille 8 pilotes

Place Qualification	1/8	1/4	1/2	Finale	Vainqueur	
1						
16						
8						
9						
4						
13						
5						
12						
2						
15						
7						
10						
3						
14						
6						
11						

Grille 16 pilotes