

RÈGLEMENT 2026

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE DRAGSTER



MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

Article 1 – Définition et catégorie de compétition

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2026 un Championnat de France de Dragsters en **grosse cylindrées (GC)** et **Petites cylindrées (PC)**.

Le **dragster moto** désigne une épreuve d'accélération dans laquelle deux pilotes **s'affrontent selon deux formats : Drag Race ou Sprint**, avec pour objectif de parcourir la distance définie le plus rapidement possible. La course se déroule sur une piste dédiée de 201,16 mètres (1/8 mile) ou 402,33 mètres (1/4 mile) **pour les catégories « Grosses cylindrées » et 150 mètres pour les catégories « Petites cylindrées (PC) »**.

La discipline est accessible à différents niveaux de préparation mécanique, allant de **motocycles** 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.

Sont considérés comme appartenant aux catégories Petites cylindrées (PC) les Scooters, Moto 50cc, Dragsters, Mobylette de type deux-roues respectant les critères suivants :

Monocylindres : $\leq 125 \text{ cm}^3$ pour les 2T / $\leq 250 \text{ cm}^3$ pour les 4T,

Bicylindres : $\leq 220 \text{ cm}^3$,

Sont considérés comme appartenant aux catégories Grosses cylindrées (GC), l'ensemble des autres cylindrées en 2T ou 2T

CHAMPIONNAT DE FRANCE

Un Champion de France est désigné à l'issue du championnat de France dans les classes suivantes :

GROSSES CYLINDRÉES (GC)
COMPETITION BIKE SUPER STREET BIKE STREET BIKE PRO TWIN

COUPE DE FRANCE

Un vainqueur de Coupe de France est désigné dans les catégories suivantes :

GROSSES CYLINDRÉES (GC)	PETITES CYLINDRÉES (PC)
PROMOTION	BICYLINDRE SCOOTER / BICYLINDRE MOTO DRAGSTER MOTO 115 / DRAGSTER SCOOTER 115 MOTO 115 / SCOOTER 115 MOTO 90 / SCOOTER 90

TROPHEE DE FRANCE

Un vainqueur de Trophée de France est désigné dans les catégories suivantes :

PETITES CYLINDRÉES (PC)
SCOOTER A / SCOOTER 50 / SCOOTER 70 / SCOOTER 80 MOTO 50 / MOTO 70 / MOTO 80 DRAGSTER SCOOTER 70 / DRAGSTER MOTO 70

HORS CHAMPIONNAT

Hors championnat, l'organisateur a la possibilité d'intégrer les catégories suivantes à chaque manifestation. La remise des prix est laissée au choix de l'organisateur mais n'est pas obligatoire.

GROSSES CYLINDRÉES (GC)	PETITES CYLINDRÉES (PC)
Vintage, Wheeling, Open, Mini OGP...	MOBYLETTE, Open, All day...
D'autres catégories peuvent également être ouvertes, à condition qu'elles soient précisées dans le règlement particulier de chaque épreuve.	

Les catégories du Championnat de France ainsi que celles de la Coupe de France doivent être intégrées à chaque manifestation, il reste néanmoins possible de regrouper Grosses cylindrées (GC) et Petites cylindrées (PC) dans une même épreuve, ou bien d'organiser des compétitions séparées afin de garantir à chaque participant des conditions de roulage adaptées.

Si le tracé ne permet pas d'accueillir l'une d'entre elles. Dans ce cas, le club organisateur peut demander une dérogation auprès de la Commission Nationale de Vitesse.

Compétition Bike : 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.

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

Peuvent participer les pilotes de toutes nationalité possédant une licence délivrée par la FFM.

Article 3 – Engagement

Pour pouvoir s'inscrire, les concurrents doivent être titulaires :

- d'une licence FFM, à souscrire directement sur le site de la FFM : <https://licencie.ffmoto.net/>. Il peut s'agir d'une licence annuelle (FIM, Europe, NCO, NJ3C, NPH) pour l'ensemble du championnat ou d'une licence LJA pour une participation par épreuve. Toutes les licences annuelles ou LJA doivent être obtenues au minimum 72 heures avant l'épreuve. Aucune licence n'est délivrée sur place.
- du CASM (Certificat d'Aptitude à la Sécurité Motocycliste) ; <https://pratiquer.ffmoto.org/casm-et-guidons> pour **les titulaires d'une licence annuelle (non-obligatoire pour la LJA)**.
- d'un certificat médical datant de moins d'un an attestant de la non-contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition pour souscrire à une licence annuelle ou LJA.

Les inscriptions à l'ensemble du championnat ou à une seule compétition se font directement sur le site <https://ffm.engage-sports.com/competition/championnats-de-france/>. Le paiement des inscriptions se fait uniquement par carte bancaire.

Tarifs d'inscriptions :

Catégories	Montant des droits d'engagement à l'année	Montant des droits d'engagement à l'épreuve	Majoration pour inscription tardive (Entre 15 et 30 jours avant l'épreuve)
Grosses cylindrées – Championnats ou Coupes de France	140€ (1 pilote + 3 mécaniciens)	170€ (1 pilote + 3 mécaniciens)	25€
Grosses cylindrées – Hors championnat	80€ (1 pilote + 1 mécanicien)	80€ (1 pilote + 1 mécanicien)	25 €
Petites cylindrées – Championnats ou Coupes de France	80€ (1 pilote + 1 mécanicien)	80€ (1 pilote + 1 mécanicien)	25 €
Petites cylindrées – Hors championnat	80€ (1 pilote + 1 mécanicien)	80€ (1 pilote + 1 mécanicien)	25 €

La date limite des inscriptions à une épreuve est fixée 15 jours avant celle-ci.

Les concurrents souhaitant s'inscrire à l'année au Championnat ou Coupe doivent le préciser expressément lors de leur inscription pour bénéficier du tarif correspondant. La date limite de ces inscriptions à l'année est 4 semaines avant la 1^{ère} course

Dans le cadre d'une organisation sur trois jours, ou pour une course nécessitant un encollage, un supplément de 50 € pourra être appliqué à chaque inscription pilote.

Dans le cas d'une manifestation combinant une épreuve de Championnat de France et une épreuve Internationale, le pilote engagé dans les deux compétitions doit impérativement se conformer aux horaires de chacune.

Un pilote peut s'engager dans plusieurs catégories, sous réserve d'utiliser une machine adaptée à chacune d'elles et de respecter les horaires prévus au programme de la manifestation.

Participation des mineurs :

Les pilotes mineurs doivent avoir au moins 14 ans et être en possession d'une pièce d'identité valide. Ils doivent fournir une autorisation parentale écrite, spécifique à l'épreuve concernée, et être accompagnés sur le site par un tuteur majeur, responsable de leur présence et de leur sécurité et se conformer aux dispositions prévues par les Règles techniques et de sécurité (RTS).

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 sur engage-sports lors de l'inscription.**

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.

Grosse cylindrée :

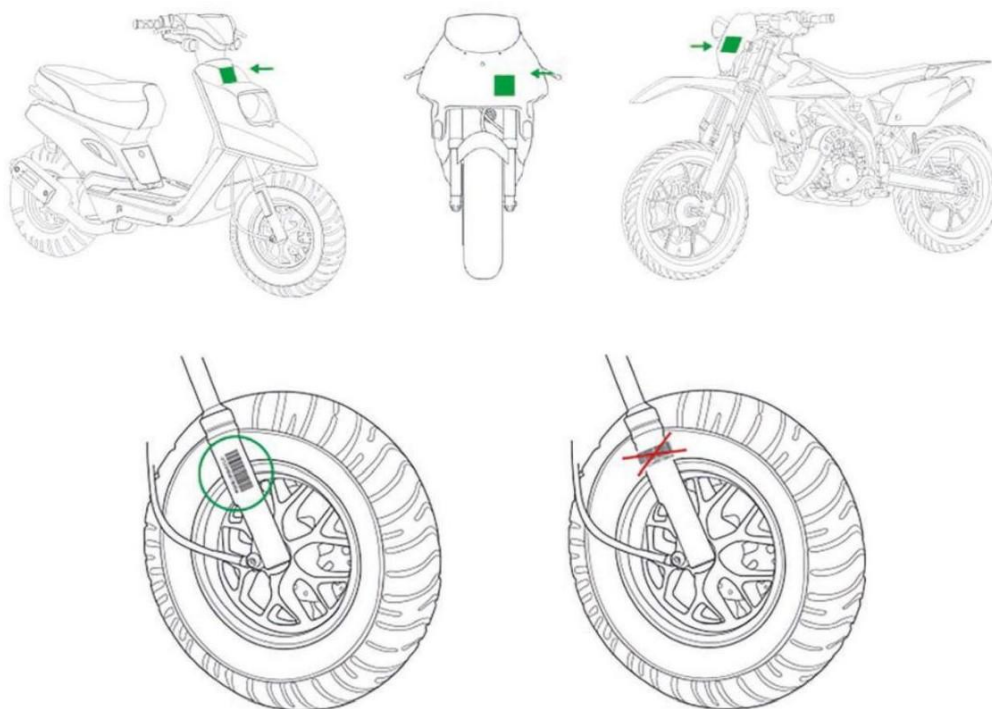
CATEGORIE	FORMAT	PLAQUE	DIMENSIONS
Compétition Bike	CBXX	Blanches numéro noir précédé de la mention « CB »	Hauteur minimum : 14 cm, Largeur : 8 cm, Épaisseur du trait : 2.5 cm
Super street bike	SSBXX	Rouges numéro blanc précédé de la mention « SSB »	Hauteur minimum : 10 cm, largeur : 6 cm, Épaisseur du trait : 2 cm
Street bike	SBXX	Vertes numéro blanc précédé de la mention « SB »	Hauteur minimum : 10 cm, largeur : 6 cm, Épaisseur du trait : 2 cm
Pro Twin	PTXX	Noires numéro blanc précédé de la mention « PT »	Hauteur minimum : 10 cm, largeur : 6 cm, Épaisseur du trait : 2 cm
Promotion, Wheeling, Vintage et Open	XX	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.

Petites cylindrées (PC) : Les numéros de course sont attribués dès l'inscription.

L'étiquette du pilote doit obligatoirement comporter le numéro de course ou le code-barres si le club organisateur utilise ce système, le nom de la catégorie dans laquelle le pilote est inscrit, trois cases vides réservées aux membres de l'association et à la sécurité.

Toute machine dont l'étiquette n'est pas positionnée conformément au règlement est refusée en prégrille.



Article 5 - Epreuve

Article 5.1 – Calendrier

Les dates sont 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.

Article 5.2 – Normes des pistes

Les épreuves se déroulent sur des parcours parfaitement rectilignes retenus de **150 mètres**, de 201.16 mètres ou de 402.33 mètres.

Les pistes utilisées doivent être de bonne qualité, le profil transversal ne doit pas être exagérément bombé.

Type d'épreuve	Distance d'accélération	Distance de décélération minimale	Largeur minimale de piste
Runs	150m	≥ 225 m (Soit 1,5 × la distance d'accélération)	6 m uniquement pour les Petites cylindrées
	201,16 m (1/8 mile)	≥ 300 m (Soit 1,5 × la distance d'accélération)	8 m pour le championnat et coupe de France 7,50 m pour les autres catégories
Sprint	150m	≥ 225 m (Soit 1,5 × la distance d'accélération)	6 m uniquement pour les Petites cylindrées
	201,16 m (1/8 mile)	≥ 300 m (Soit 1,5 × la distance d'accélération)	8 m pour le championnat et coupe de France 7,50 m pour les autres catégories
	402,33 m (1/4 mile)	≥ 600 m (Soit 1,5 × la distance d'accélération)	9 m pour le championnat et coupe de France 8 m pour les autres catégories
Drag Race	201,16 m (1/8 mile)	≥ 300 m	8 m pour le championnat et coupe de France

		(Soit 1,5 × la distance d'accélération)	7,50 m pour les autres catégories
	402,33 m (1/4 mile)	≥ 600 m (Soit 1,5 × la distance d'accélération)	9 m pour le championnat et coupe de France 8 m pour les autres catégories

La distance d'accélération peut s'effectuer après son premier tiers dans une courbe d'un rayon minimum de 500 m.

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

Format de course : Dans les courses de type sprint, les participants s'affrontent soit un à un, soit par paires. Il n'y a pas de manches éliminatoires. Le classement final est établi en fonction du meilleur temps réalisé par catégorie, du plus rapide au plus lent.

En sprint : L'inscription dans plusieurs catégories n'est autorisée que si le pilote dispose de machines différentes pour chacune d'elles. Tout échange de machine entre pilote est interdit.

Déroulement : Les pilotes s'élancent sous les ordres du starter par catégorie.

Nombre de runs : Un minimum de trois runs est prévu pour chaque pilote. Le nombre maximum de runs dépendra du temps disponible.

Classement : Le meilleur temps d'un pilote est pris en compte pour le classement final. En cas d'égalité, le deuxième meilleur temps est utilisé pour départager les pilotes.

Attribution des points en SPRINT :

FORMULE	CONDITIONS	POINTS ATTRIBUÉS
SPRINT	Pilote présent au contrôle technique et administratif	10 points
	Classement du pilote au terme des manches de qualification	Tableau ci-dessous
BONUS	Un bonus de 15 points est attribué à tout pilote présent au contrôle technique et administratif à l'ensemble des épreuves du Championnat de France ou de la Coupe de France dans sa catégorie.	15 points

Les points sont attribués comme suit :

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

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.

En Dragrace : Un pilote ne peut pas s'engager sur plus d'une machine dans une même classe lors d'une même manifestation. Deux pilotes ne peuvent pas s'engager sur une même machine dans une même classe. Tout échange de machine entre pilotes est strictement interdit.

Qualifications :

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.

Si au moins deux runs sont effectués, chaque pilote devra au moins avoir effectué un run sur chaque couloir.

En cas de conditions exceptionnelles empêchant le déroulement des runs de qualification, les éliminatoires seront basés : jusqu'à la moitié du championnat, sur le classement de l'année précédente, après la moitié du championnat, sur le classement provisoire en cours.

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.

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

Éliminatoires :

Les éliminatoires se déroulent sur la base de séries de 16 participants. Si le nombre de pilotes inscrits est inférieur, les grilles seront adaptées en conséquence. Les grilles seront choisies suivant les configurations suivantes :

1/16 de finale : 24 pilotes minimum ; 1/8 de finale : 12 pilotes minimum ; 1/4 de finale : 5 pilotes minimum ; 1/2 finale : 3 pilotes minimum ; Finale(s).

La définition des différentes grilles éliminatoires est fournie en annexe à la fin du règlement. Celle-ci reste néanmoins modifiable par le jury, suivant les contraintes horaires et/ou météorologiques. Dans le cas où une série est incomplète, le départ en BY RUN (run seul) est autorisé. Avant le lancement des éliminatoires : si un seul suppléant doit être intégré, le premier pilote non qualifié entrera dans la grille.

Les grilles de départ sont publiées une heure avant le début des éliminatoires. Un suppléant a toutefois la possibilité de se présenter en prégrille, prêt à prendre le départ. Si l'un des concurrents qualifiés pour les phases finales n'est pas en mesure de s'élancer, la Direction de Course pourra autoriser le suppléant à intégrer la manche et à concourir, conformément au format dit « Alterné ».

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.

Runs libres pour pilotes éliminés : Le jury peut autoriser les pilotes éliminés lors des phases qualificatives ou éliminatoires à effectuer des runs libres, afin d'offrir à ceux qui le souhaitent la possibilité de continuer à rouler en dehors du classement officiel mais dans leur catégorie.

Attribution des points EN DRAG RACE (Qualifications et au moins un RUN éliminatoire disputé)

FORMULE	CONDITIONS	POINTS ATTRIBUÉS
RUN QUALIFICATIF	Pilote présent au contrôle technique et administratifs	10 points
	Classement du pilote au terme des manches de qualification	Tableau ci-dessous
	Éliminatoires (par Run gagné)	10 points
BONUS	Un bonus de 15 points est attribué à tout pilote ayant participé à l'ensemble des épreuves du Championnat de France ou de la Coupe de France dans sa catégorie.	15 points
RECORDS DE PISTE	Tout pilote établissant un nouveau record de chronométrage sur une distance (150 m, 200 m ou 400 m) se verra attribuer un bonus de points au classement du championnat. (Retrouvez les records dans le tableau figurant en annexe du présent règlement). Le record doit être validé par la Direction de Course et confirmé par le jury	20 points

Les points au terme des manches de qualification sont attribués comme suit :

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

Les tableaux éliminatoires suivent le modèle annexé au cahier des charges

Article 5.5 – Conditions d'annulation de course

Article 5.5.1 – Arrêt définitif en cours des qualifications

Si la course est interrompue en raison de conditions défavorables et que les phases éliminatoires ne peuvent avoir lieu, les points seront attribués en fonction des temps réalisés lors des qualifications.

Les barèmes appliqués seront ceux de la grille Drag Race prévue à cet effet.

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 (**les casques ECE 22/05 sont admis jusqu'au 31 décembre 2026**)
- 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
- **Pour la catégorie TOP FUEL (véhicule roulant au nitrométhane) : le port d'un gilet balistique (classe 3a ou équivalent) renforcé d'une plaque en acier trempé est obligatoire afin d'assurer une protection supplémentaire du pilote.**

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'une **course en dragrace**, 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– Disqualifications

Burn Out : aucun soutien ne peut être apporté au pilote pendant le burn out. Seul le pilote engagé est autorisé à effectuer le burn out, et chaque pilote peut en réaliser un maximum de deux. Une assistance est autorisée uniquement pour le pilote et pour les véhicules effectuant un Rolling dans le cadre des machines de grosses cylindrées (GC).

Après avoir démarré le moteur et pénétré dans la zone de burn out, le pilote ne peut redémarrer son moteur qu'une seule fois, sauf avis contraire de la direction de course. Il n'est pas autorisé de redémarrer son moteur pour les véhicules fonctionnant au nitrométhane, sauf autorisation spéciale.

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

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 réalisant un burn-out dans le parc coureurs ou circulant avec une machine engagée en dehors du site de la manifestation sera immédiatement disqualifié.

Le démarrage des moteurs après 20h00 dans le parc coureur est strictement interdit, sauf décision contraire du jury ou dérogation prévue par l'organisateur lorsque les horaires de la manifestation le justifient.

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 classement général du championnat est établi en additionnant l'ensemble des points obtenus lors des manches disputées et retenues, y compris les points bonus éventuellement attribués.

Le pilote totalisant le plus grand nombre de points à l'issue de la saison est déclaré vainqueur du championnat.

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 8 – 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 9 - Réclamations

La réclamation doit être déposée selon les modalités fixées par le Chapitre II, Titre III, Section 1 du Code Sportif National. La réclamation est à accompagner d'une caution d'un montant de 300 €.

Si la réclamation nécessite un démontage mécanique (par exemple du moteur), il faut préciser quelle partie de la machine est concernée, et fournir une caution complémentaire de 150 € pour moteurs 2 temps et 300 € pour moteurs 4 temps

Si la machine démontée est jugée non conforme, la caution est remboursée. Si elle est conforme, la caution est acquise au propriétaire de la machine incriminée. Si la réclamation engendre des contrôles importants, des dépenses ou une saisie de pièces, ces frais peuvent être mis à la charge du réclamant si la machine s'avère conforme.

Article 10 – 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.

Gestion des fluides et déchets :

Tous les concurrents et mécaniciens doivent manipuler les huiles, carburants et liquides dangereux avec précaution. Chaque équipe doit disposer d'un bac de rétention sous la moto lors du remplissage ou de la vidange. Les déchets, huiles usagées et chiffons souillés doivent être déposés dans les conteneurs identifiés par l'organisateur. Tout déversement accidentel doit être immédiatement signalé à la direction de course. Des actions de sensibilisation (affiches, annonces micro, consignes pilotes) peuvent être mises en place pour rappeler les gestes simples.

Respect du site et du voisinage :

Les concurrents doivent maintenir leur emplacement propre. Il est interdit d'abandonner tout matériel, pneu ou bidon sur le site. La circulation des véhicules dans le paddock se fait à allure réduite (au pas d'un piéton). À tout moment, un alcooltest ou un contrôle antidopage pourra être effectué, et le concurrent désigné pour le contrôle ne pourra en aucun cas s'y soustraire. En cas de résultat positif ou de refus de se soumettre au contrôle, le pilote sera exclu et disqualifié de la manifestation. 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. 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.

Réduction des nuisances sonores et énergétiques :

Le ralenti moteur prolongé est interdit dans le paddock. Les essais moteurs sont limités aux horaires autorisés par la direction de course. Les moteurs ne doivent pas être démarrés après 20h sauf dérogation spéciale du jury. L'utilisation d'enceintes sonores est interdite après 22h sauf autorisation de l'organisateur.

Article 11 – 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.

Lorsqu'un partenariat officiel est conclu entre la Fédération Française de Moto (FFM) et des partenaires privés ou publics, toutes les organisations inscrites aux calendriers doivent respecter les engagements et obligations prévus par ses contrats.

Les organisateurs doivent collaborer avec la Commission nationale de vitesse pour garantir la bonne application de ces obligations, dans le respect du contrat liant la FFM à ses partenaires.

Le non-respect de ces engagements peut entraîner : un rappel à l'ordre officiel, une exclusion temporaire ou définitive du calendrier fédéral, et/ou la suppression de l'homologation de l'épreuve.

Article 12 – 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 strictement conformes au règlement technique "Dragsters Promotion".

Elles doivent être issues de modèles de série non modifiés, respectant l'état et les caractéristiques d'origine du constructeur.

Toute modification technique ou mécanique visant à améliorer les performances (préparation moteur, changement de carburateur, transmission, allègement, etc.) est strictement interdite.

La carte grise de la machine doit être présentée lors des contrôles administratifs et techniques, accompagnée des documents attestant de la conformité du véhicule.

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. **Tout participant doit être en mesure de présenter un extincteur lors de son admission sur le circuit. Celui-ci doit être révisé et en parfait état de fonctionnement.**

REGLEMENT TECHNIQUE GROSSES CYLINDREES

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	Voir tableau pour chaque catégorie
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	Voir tableau par catégorie
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 avec fil non-élastique fixé au poignet du conducteur	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.
Boîte 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. **Ces motos sont spécialement conçues pour les épreuves de dragster et doivent être 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 25x1.5mm nature 25CD4S ou équivalent. Pour les cadres avec une poutre porteuse centrale, cette poutre doit avoir une dimension minimale de 50mm. 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	Libre.
Selle	La selle doit offrir au pilote une position de conduite sûre et ne doit à 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 minimum 188 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 Largeur minimale du pneu avant 2,75". Pneu arrière minimum (caoutchouc au sol) 10,5".
Wheelibars	Obligatoire et leur montage doit être de construction solide. Longueur maximale de 3 410 mm entre le centre de l'essieu avant et le centre de l'axe de la barre anti-roulement. Les roues de la barre anti-roulement doivent être non métalliques
Cylindré	Voir suivant moteur atmo/suralimenté/compressé

Moteur	Moteurs atmosphériques à 3 cylindres minimum, simples ou doubles, d'une cylindrée maximale totale de 3 278 cm ³ . Moteurs suralimentés ou turbocompressés à 3 cylindres minimum, d'une cylindrée maximale de 1 700 cm ³
Carburateur	Libre
Injection	Libre
Carburant	Le méthanol, le nitrométhane et le carburant sans plomb sont autorisés.
Suralimentation	Libre
Compresseur	Libre
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight. Les changements de vitesse activés par le régime moteur ou par l'ordinateur sont interdits. Toute actionnement du changement de vitesse doit être effectué par le pilote.
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 minimale 25x1.5mm nature 25CD4S ou équivalent. Pour les cadres avec une poutre porteuse centrale, cette poutre doit avoir une dimension minimale de 50mm. 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 carénage type origine
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 être de 178 cms minimum 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 ' maximum 19' Arrière standard ou 15 " minimum Type hydraulique, diamètre minimum du frein avant : double 200 mm x 4,5 mm d'épaisseur ; simple 250 mm x 4,5 mm. Frein à disque arrière : minimum 200 mm x 4,5 mm d'épaisseur.
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.
Wheelibars	Obligatoire et leur montage doit être de construction solide. Longueur minimum de 3 310 mm entre le centre de l'essieu avant et le centre de l'axe de la barre anti-roulement. Les roues de la barre anti-roulement doivent être non métalliques.

Cylindré	Libre
Moteur	Libre
Carburateur	Autorisé
Injection	Autorisé
Carburant	Libre sauf nitromethane
Suralimentation	Autorisé
Compresseur/turbo	Autorisé
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight. Les changements de vitesse activés par le régime moteur ou par l'ordinateur sont autorisés.
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 25x1.5mm nature 25CD4S ou équivalent. Pour les cadres avec une poutre porteuse centrale, cette poutre doit avoir une dimension minimale de 50mm. Le moteur ne doit pas contribuer à la rigidité du cadre et doit être placé de manière à assurer une bonne répartition des masses. Les cadres de rechange sont autorisés. La géométrie de la colonne de direction, la chasse et l'empattement peuvent être modifiés, l'angle de la colonne de direction ne doit pas être inférieur à l'angle de chasse standard ni supérieur à 40 degrés.
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. Elles doivent être de type hydraulique, diamètre minimum du frein avant : double 200 mm x 4,5 mm d'épaisseur ; simple 250 mm x 4,5mm. Frein à disque arrière : minimum 200 mm x 4,5 mm d'épaisseur.
Suspension arrière	Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement minimum 178 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 ' � 19' Arrière standard ou 15 " minimum Type hydraulique, diamètre minimum du frein avant : double 200 mm x 4,5 mm d'épaisseur ; simple 250 mm x 4,5 mm. Frein à disque arrière : minimum 200 mm x 4,5 mm d'épaisseur.
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. Largeur minimale du pneu avant 2,75". Pneu arrière minimum (caoutchouc au sol) 10".
Wheelibars	Obligatoire et leur montage doit être de construction solide Longueur minimum de 3 310 mm entre le centre de l'essieu avant et le centre de l'axe de la barre anti-roulement. Les roues de la barre anti-roulement doivent être non métalliques.
Cylindré	Libre
Moteur	Libre
Carburateur	Autorisé
Injection	Autorisé
Carburant	Tout type de carburant sans plomb est autorisé. L'utilisation d'oxyde de propylène est strictement interdite. L'utilisation de l'E85 est autorisée
Suralimentation	Essence et protoxyde d'azote autorisé
Compresseur / Turbo	Interdit
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight. Les changements de vitesse activés par le régime moteur ou par l'ordinateur sont autorisés.
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 25x1.5mm nature 25CD4S ou équivalent. Pour les cadres avec une poutre porteuse centrale, cette poutre doit avoir une dimension minimale de 50mm. Le moteur ne doit pas contribuer à la rigidité du cadre et doit être placé de manière à assurer une bonne répartition des masses. Les cadres de rechange sont autorisés. La géométrie de la colonne de direction, la chasse et l'empattement peuvent être modifiés, l'angle de la colonne de direction ne doit pas être inférieur à l'angle de chasse standard ni supérieur à 40 degrés.
Carrosserie	La silhouette d'origine et les carénages proches des modèles de production doivent être respectés.
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 178 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 50mm. La jante avant doit avoir pour dimensions minimales WM 1 x16 ".19" maximum Arrière standard ou 15 " minimum
Freinage	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 ".19" Arrière standard ou 15 " minimum Type hydraulique, diamètre minimum du frein avant : double 200 mm x 4,5 mm d'épaisseur ; simple 250 mm x 4,5 mm. Frein à disque arrière : minimum 200 mm x 4,5 mm d'épaisseur.
Pneu	Les pneus doivent être de type "slick" (lisses), 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). Largeur minimale du pneu avant 2,75 pouces. Largeur maximale du pneu arrière (caoutchouc sur le sol) 10 pouces
Wheelibars	Obligatoire et leur montage doit être de construction solide. Longueur maximale de 3 310 mm entre le centre de l'essieu avant et le centre de l'axe de la barre anti-roulement. Les roues de la barre anti-roulement doivent être non métalliques.
Cylindrée	Libre
Moteur	Libre
Carburateur	Autorisé
Injection	Autorisé
Carburant	Tout type de carburant sans plomb est autorisé. L'utilisation d'oxyde de propylène est strictement interdite. L'utilisation de l'E85 est autorisée
Suralimentation	Interdit
Compresseur	Interdit
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight. Les changements de vitesse activés par le régime moteur ou par l'ordinateur sont interdits. Toute actionnement du changement de vitesse doit être effectué par le pilote.
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	Interdit
Suspension avant	Le montage de fourche avant de remplacement est autorisé, la géométrie de la colonne de direction y compris la chasse peuvent être modifiés mais doivent restée de type hydraulique et remplissant les exigences minimales suivantes : débattement minimum de 30mm et garde au sol minimum de 50mm. Les tubes ne doivent pas dépasser de plus de 30 mm le té supérieur ou les ancrages de bracelets si ceux-ci sont au-dessus du té supérieur.
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 175cm 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	Turbos et nitrous sont autorisés
Compresseur	Autorisé
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight. Les changements de vitesse activés par le régime moteur ou par l'ordinateur sont interdits. Toute actionnement du changement de vitesse doit être effectué par le pilote.
Double limiteur	Autorisé
Lock-up	Autorisé

Article 4 – Catégorie Street Bike

Une Street Bike est une catégorie basée sur des modèles de production, 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	Interdits
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 60mm. La fourche ne doit pas dépasser de plus de 30 mm le té supérieur ou les ancrages de bracelets 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. 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 peuvent être intervertis à condition que ce changement n'entraîne aucune modification du cadre. La cylindrée maximale autorisée est de 1474cm ³ pour les 4 cylindres en ligne / 1680cm ³ 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	Libre.
Injection	Libre, sauf double allumage si d'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	Interdit
Compresseur	Interdit
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight. Les changements de vitesse activés par le régime moteur ou par l'ordinateur sont interdits. Toute actionnement du changement de vitesse doit être effectué par le pilote.
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	Interdit
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. La garde au sol doit être de 50mm 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 180cm 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
Cylindrée	La cylindrée est limitée à 3000 cm ³ .
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 cm ³ . Une entretoise sous le cylindre est autorisée. La boîte de vitesse doit comporter le même nombre de rapport que d'origine.
Carburateur	Libres
Injection	Libres
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	Autorisé
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shift light. Les changements de vitesse activés par le régime moteur ou par l'ordinateur sont interdits. Toute actionnement du changement de vitesse doit être effectué par le pilote.
Double limiteur	Autorisé.
Lock-up	Autorisé.

Article 6 – Catégorie Promotion

La catégorie Promotion est idéale pour découvrir le dragster moto dans des conditions accessibles et sécurisées. Elle s'adresse principalement aux pilotes débutants, ou à ceux qui souhaitent participer à des courses sans disposer d'une machine fortement modifiée ou dédiée à la compétition.

Dans cet esprit, les motos engagées sont des modèles de production, proches de leur configuration d'origine, mettant ainsi en avant la performance des motos de série et le talent du pilote avant tout.

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 avec un système adapté (<i>vérifié au contrôle technique</i>).
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 avec fil non-élastique fixé au	Autorisé

poignet du conducteur	
Cylindre	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 7 – 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 avec fil non-élastique fixé au poignet du conducteur	Non-obligatoire mais recommandé
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	Libre de choix
Compresseur	Libre de choix
Système d'alimentions	D'origine du modèle considéré
Allumage	D'origine du modèle considéré
Ordinateur	D'origine du modèle considéré
Boîte 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 8 – Catégorie Vintage (hors championnat)

La catégorie Vintage est conçue pour les pilotes qui souhaitent rouler avec des motos **ou anciens dragsters** 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 avec fil non-élastique fixé au poignet du conducteur	Non-obligatoire mais recommandé, obligatoire pour les anciens Dragsters
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
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

Article 9 – 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. Les officiels ont la possibilité de refuser l'accès à la piste si la moto présente un risque probant pour le pilote et ce à la libre appréciation du contrôleur technique.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	Libre de choix
Carrosserie	Libre de choix
Béquille	Libre de choix
Rétroviseur	Doivent être démontés
Capot de protection	Libre de choix
Guidon	Libre de choix
Réservoir	Libre de choix
Phare et feu	sous autocollant transparent si présent
Selle	Libre de choix
Lests	Libre de choix
Suspension avant	Libre de choix
Suspension arrière	Libre de choix
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	Libre de choix
Pneu	Les pneumatiques doivent être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERTO).
Frein	Libre de choix et validé par le contrôleur technique
Levier	Libre de choix
Protection des leviers	Libre de choix
Wheelibars	Libre de choix
Commande	Libre de choix
Commande des gaz	Libre de choix
Coupe-contact avec fil non-élastique fixé au poignet du conducteur	Obligatoire
Cylindré	Libre de choix
Moteur	Libre de choix
Carburateur	Libre de choix
Injection	Libre de choix

Carburant	Tout type de carburant
Suralimentation	Autorisé
Compresseur/Turbo	Autorisé
Système d'alimentions	Libre de choix
Allumage	Libre de choix
Ordinateur	Libre de choix
Boîte à air	Libre de choix
Commande des vitesses	Libre de choix
Embrayage	Libre de choix
Chaîne	Libre de choix
Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses	<p>Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
Echappement	Libre de choix
Alternateur et faisceau électrique	Libre de choix
Démarrreur	Libre de choix
Shifter	Libre de choix
Double limiteur	Libre de choix
Lock-up	Libre de choix
Réservoir de récupération d'huile	Non obligatoire
Fil de fer de sécurité	<p>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.</p>

REGLEMENT TECHNIQUE PETITES CYLINDREES (PC)

ARTICLE PC 1 – SCOOTER, MOTO, MOBYLETTE

Définition

La catégorie Scooter

Fait référence aux véhicules équipés d'un moteur à transmission automatique par variateur (2 temps ou 4 temps).

Ces machines conservent l'architecture d'un scooter de série, tout en permettant des préparations moteur et partie cycle encadrées par le règlement technique.

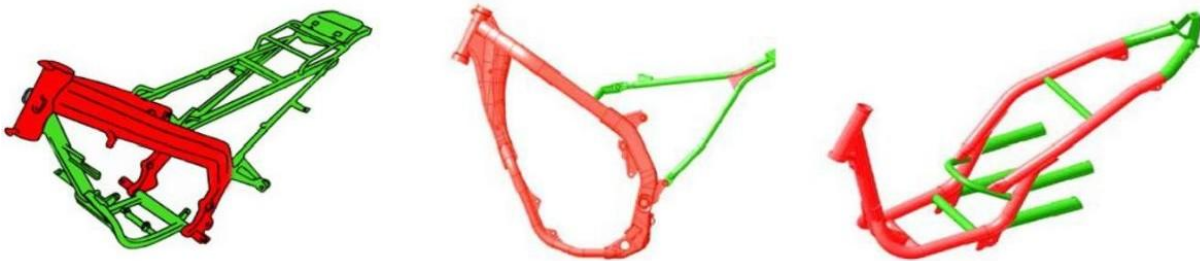
La catégorie Moto

Regroupe les motos 50cc à boîte de vitesses manuelle, généralement d'origine sportive, super motard ou assimilées.

Ces machines sont conçues pour être proches de la moto traditionnelle.

Catégorie Mobylette

La catégorie Mobylette concerne les cyclomoteurs équipés d'un variateur (2 temps ou 4 temps) issus du commerce ou de modèles dérivés. Elle permet de mettre en valeur une culture mécanique traditionnelle et populaire, en rendant la compétition accessible à des machines historiques ou adaptées.



Catégories Scooter

Catégorie	2T (cc)	4T (cc)
Scooter A	50 – 90	100 – 180
Scooter 50	≤ 50	≤ 100
Scooter 70	51 – 70	101 – 140
Scooter 80	71 – 80	141 – 160
Scooter 90	81 – 90	161 – 180
Scooter 115	91 – 115	181 – 230

Catégories Moto

Catégorie	2T (cc)	4T (cc)
Moto 50	≤ 50	≤ 100
Moto 70	51 – 70	101 – 140
Moto 80	71 – 80	141 – 160
Moto 90	81 – 90	161 – 180
Moto 115	91 – 115	181 – 230

Catégories Mobylette

Catégorie	2T (cc)	Remarques
Mobylette	Tout cylindres	Carter type origine ou compétition

Élément	Exigences / Règlement
Année modèle	Libre de choix
Cadre et Partie cycle	Cadres d'origine ou modifiés autorisés, mais pas sur-mesure. Géométrie correcte, soudures visibles (pas de mastic). Pas d'éléments dangereux ou pointus. Empattement libre mais raisonnable.
Carrosserie	Obligatoire selon type :
	Scooter : face avant, plancher, carénages arrière ;
	Moto : latéraux avant/arrière + réservoir origine ou carénage équivalent ;
	Mobylette : carénages adaptables/artisanaux autorisés.

Béquille	Les béquilles doivent être attachée ou démontée
Rétroviseur	Libre de choix
Capot de protection	Obligatoire pour toutes pièces tournantes (allumage, variateur, embrayage, pignon, chaîne). Interdiction du carbone/plastique/fibre pour les carters de kick.
Guidon	Extrémités bouchées par matériau solide ou caoutchouc. Hauteur minimale : 700 mm ± 20mm.
Réservoir	En bon état, étanche, solidement fixé.
Phare et feu	Libre de choix
Selle	Solidement fixée, ne doit pas s'ouvrir seule (vis/goupille).
Lests	Interdit
Suspension avant	Libre mais sous validation du contrôle technique, montage rigide autorisé.
Suspension arrière	Libre mais sous validation du contrôle technique, montage rigide autorisé.
Jante	Scooter : 8" à 15" AR / 10" à 15" AV.
	Moto/mobylette : 14" à 21" AV / 14" à 19" AR. Aucune modification autorisée.
Pneu	Tous types autorisés, bon état obligatoire. Slicks interdits sous pluie.
Frein	Deux freins indépendants (AV/AR). Freins à disque hydraulique type VTT autorisés. Freins mécaniques à câble interdits.
Levier	Doivent se terminer par une sphère (aplatie possible), bords arrondis.
Protection des leviers	Extrémités arrondies obligatoires.
Wheelibars	Interdites.
Commande	Toutes commandes doivent être fonctionnelles et sûres.
Commande des gaz	Retour automatique obligatoire.
Coupe-contact avec fil non-élastique fixé au poignet du conducteur	Obligatoire
Moteur	Le carter moteur doit provenir d'un modèle commercialisé. Les carters taillés dans la masse sont interdits pour les Moto. En revanche, les carters issus du commerce mais non d'origine (type Malossi, Neo, 2Fast, etc.) sont autorisés. La préparation est libre. Les cylindres adaptables sont autorisés à condition d'être certifiés et issus du commerce.
Carburateur	Autorisé (avec trop-plein relié au récupérateur).
Injection	Autorise si d'origine du modèle considéré
Carburant	Tout type de carburant sans plomb ou compétition.
Suralimentation	Interdit
Compresseur	Interdit
Système d'alimentation	Doit comporter récupérateur pour trop-pleins carburateur et mise à l'air boîte de vitesses. Canettes interdites.
Allumage	Doit être sous capot de protection (pas apparent).
Ordinateur	Autorisé
Boîte à air	Filtre à air obligatoire (commerce). Tulipe interdit, fibre a air Cross autorisé.
Commande des vitesses	Fonctionnelle et sûre.
Embrayage	Carter sous protection obligatoire.
Chaîne	Si présente : protégée (cache-pignon + protection chaîne obligatoire).
Échappement	Obligatoire, fixé solidement, avec silencieux étanche + laine de roche neuve. Ne doit dépasser exagérément.
Alternateur et faisceau électrique	Doivent être fixés solidement et protégés.
Démarrreur	Tout type autorisé
Shifter	Autorisé

Double limiteur	Interdit
Réservoir de récupération d'huile	Obligatoire ainsi que pour mise à l'air boîte de vitesses.
Fil de fer de sécurité	Obligatoire sur bouchons de vidange, vis critiques (freins, huile).

ARTICLE PC 2 – DRAGSTER SCOOTER ET DRAGSTER MOTO

Définition

La catégorie Dragster Scooters et Dragster Moto regroupe les engins équipés de châssis de conception généralement commercial, artisanale ou professionnelle, ne correspondant à aucun modèle commercial existant. La structure et la solidité du châssis sont évaluées lors du contrôle technique, et tout engin jugé insuffisamment fiable ou présentant un risque pour le pilote ne sera pas autorisé à participer.

Tous les engins doivent respecter les règles techniques spécifiques à la catégorie et être conformes aux normes de sécurité FFM.

CATEGORIES DRAGSTERS SCOOTER

CATÉGORIE	2T (CC)	4T (CC)
Dragster Scooter 70	≤ 70	≤ 140
Dragster Scooter 115	71 – 115	141 – 230

CATEGORIES DRAGSTERS MOTO

CATÉGORIE	2T (CC)	4T (CC)
Dragster Moto 70	≤ 70	≤ 140
Dragster Moto 115	71 – 115	141 – 230

Élément	Exigences / Règlement
Année modèle	Libre de choix
Cadre et Partie cycle	Conception libre. Empattement max: 250 cm (axe AV → AR).
Carrosserie	Carénages adaptables et artisanaux autorisés.
Béquille	Interdit.
Rétroviseur	Interdit.
Capot de protection	Obligatoire pour pièces tournantes (allumage, variateur, embrayage, pignon, chaîne).
Guidon	Extrémités bouchées, matériau solide ou caoutchouc. Hauteur ≥ 700 mm (tolérance ±20 mm).
Réservoir	Étanche, en bon état, fixé solidement.
Phare et feu	Interdit
Selle	Fixée solidement, ne doit pas pouvoir s'ouvrir seule.
Lests	Interdit
Suspension avant	Libre mais sous validation du contrôle technique, montage rigide autorisé.
Suspension arrière	Libre mais sous validation du contrôle technique, montage rigide autorisé.
Jante	AV & AR ≥ 8 pouces, sans limite max. Roues adaptables autorisées. Modifications interdites.
Pneu	Tous types autorisés s'ils sont en bon état. Slicks interdits sous pluie.
Frein	Deux freins séparés obligatoires (AV/AR). Freins à disque hydraulique type VTT autorisés. Mécanique à câble interdit.
Levier	Extrémités sphériques ou aplaties, arrondies et non saillantes.
Protection des leviers	Obligatoire (extrémités arrondies).
Wheelibars	Autorisées.
Commande	Commandes sûres et fonctionnelles.
Commande des gaz	Retour automatique obligatoire.
Coupe-contact avec fil non-	Obligatoire

élastique fixé au poignet du conducteur	
Moteur Scooter	Carter 50cc scooter auto double variateur. Cylindrée max. : 115cc (2T) / 220cc (4T). Prépa moteur libre. Carter adaptable racing et taillé masse autorisés (avec cylindre adaptable commercial 50cc).
Moteur Moto	Carter 50cc Moto (2T ou 4T) issu commerce. Cylindrée max. : 115cc (2T) / 220cc (4T). Prépa moteur libre. Carter racing 2T/4T et taillé masse autorisée. Cylindres adaptables commerciaux obligatoires.
Carburateur	Autorisé avec trop-plein relié à récupérateur.
Injection	Autorisée.
Carburant	Tout type de carburant sans plomb ou compétition.
Suralimentation	Libre de choix
Compresseur	Libre de choix
Système d'alimentation	Trop-pleins reliés au récupérateur (qualité plastique ou métal, canettes interdites).
Allumage	Protégé (sous carter).
Ordinateur	Autorisé
Boite à air	Filtre à air obligatoire (commerce). Tulipe interdit, fibre a air Cross autorisé.
Commande des vitesses	Fonctionnelle et sûre.
Embrayage	Protégé par carter.
Chaîne	Protégée (cache-pignon + garde-chaîne solide).
Échappement	Obligatoire, fixé solidement, avec silencieux étanche + laine de roche neuve. Ne doit dépasser exagérément.
Alternateur et faisceau électrique	Fixés solidement, protégés.
Démarrreur	Libre de choix
Shifter	Autorisé
Double limiteur	Interdit
Réservoir de récupération d'huile	Obligatoire (mise à l'air boîte de vitesses).
Fil de fer de sécurité	Obligatoire sur bouchons vidange, vis critiques (freins, huile).

ARTICLE PC 3 – BICYLINDRE (PC)

Définition

La catégorie Bicylindre regroupe les engins équipés de moteurs à deux cylindres, issus de scooters ou Moto, avec des châssis de conception commercial, artisanale ou professionnelle. Cette catégorie permet des préparations motrices libres tout en imposant un contrôle strict de la solidité et de la sécurité du châssis. Tous les engins doivent respecter les règles techniques spécifiques à la catégorie et être conformes aux normes de sécurité FFM.

Catégorie Bicylindre

CATÉGORIE	2T (CC)	4T (CC)
Bicylindre Scooter	≤ 220	≤ 220
Bicylindre Moto	≤ 220	≤ 220

Élément	Spécifications catégorie Bicylindre
Année modèle	Libre de choix
Cadre et Partie cycle	Conception libre. Empattement maxi : 250 cm (axe roue avant ↔ axe roue arrière). Solidité contrôlée au contrôle technique.
Carrosserie	Aspect libre mais jugé au contrôle technique.
Béquille	Interdit
Rétroviseur	Interdit
Capot de	Obligatoire pour toutes pièces tournantes (allumage, variateur, embrayage,

protection	pignon, chaîne).
Guidon	Extrémités bouchées (matériau solide ou caoutchouc).
Réservoir	Étanche, en bon état et solidement fixé.
Phare et feu	Interdit
Selle	Solidement fixée, ne doit pas s'ouvrir seule.
Lests	Interdit
Suspension avant	Libre mais sous validation du contrôle technique, montage rigide autorisé.
Suspension arrière	Libre mais sous validation du contrôle technique, montage rigide autorisé.
Jante	Roues 8 pouces autorisées (sans limite maxi). Jantes modifiées interdites.
Pneu	Tous types autorisés, en bon état (témoin d'usure). Slicks interdits sous pluie.
Frein	Deux freins indépendants (AV/AR). Freins hydrauliques type moto obligatoire pour les freins Av. Freins mécaniques à câble AR autorisés.
Levier	Extrémités sphériques ou aplaties, arrondies et non saillantes.
Protection des leviers	Obligatoire (extrémités arrondies).
Wheelibars	Autorisées.
Commande	Commandes sûres et fonctionnelles.
Commande des gaz	Retour automatique obligatoire.
Coupe-contact avec fil non-élastique fixé au poignet du conducteur	Obligatoire.
Moteur	Carter scooter 50cc auto. Double variateur (2T ou 4T) vendu dans le commerce ou carter Moto 2T vendu dans le commerce. Cylindres adaptables 50cc autorisés. Préparation moteur libre. Carter taillé masse autorisé.
Carburateur	Autorisé, trop-pleins reliés au récupérateur.
Injection	Autorisée.
Carburant	Tout type de carburant sans plomb ou compétition.
Suralimentation	Libre de choix
Compresseur	Libre de choix
Système d'alimentation	Récupérateur obligatoire (qualité plastique ou métal). Canettes interdites.
Allumage	Protégé (sous carter).
Ordinateur	Autorisé
Boîte à air	Filtre à air obligatoire (commerce). Tulipe interdit, fibre a air Cross autorisé.
Commande des vitesses	Selon le type moteur (automatique scooter ou manuelle Moto).
Embrayage	Selon moteur d'origine (automatique scooter ou manuel Moto). Préparation libre.
Chaîne	Obligatoire pour Moto.
Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses	Doit être conforme sécurité (non précisé dans règlement mais exigé en contrôle technique).
Échappement	Libre.
Alternateur et faisceau électrique	Libre.
Démarrreur	Libre.
Shifter	Si Moto, autorisé
Double limiteur	Libre.
Réservoir de récupération d'huile	Obligatoire (sécurité, contrôle technique).
Fil de fer de sécurité	Obligatoire sur certains organes (contrôle technique).

ARTICLE PC 4 – OPEN (PC)

Définition

La catégorie Open regroupe les engins dont les restrictions techniques sont moins strictes que dans les catégories spécifiques. Elle permet à un plus grand nombre de participants de concourir ensemble, indépendamment du type de véhicule, de la cylindrée ou du niveau de préparation.

Tous les engins doivent respecter les règles techniques spécifiques à la catégorie et être conformes aux normes de sécurité FFM.

Catégories OPEN (PC)

CATÉGORIE	2T (CC)	4T (CC)
OPEN PC	50 – 125	50 – 250

Élément	Exigences / Règlement
Année modèle	Libre de choix
Cadre et Partie cycle	Châssis d'origine, modifié ou artisanal/pro. Solide, géométrie correcte. Toute structure douteuse refusée.
Carrosserie	Carénages adaptables et artisanaux autorisés.
Béquille	Les béquilles doivent être attachée ou démontée
Rétroviseur	Interdit
Capot de protection	Obligatoire pour toutes pièces tournantes (allumage, variateur, embrayage, pignon, chaîne).
Guidon	Extrémités bouchées (matériau solide ou caoutchouc).
Réservoir	Étanche, en bon état et solidement fixé.
Phare et feu	Libre de choix
Selle	Solidement fixée, ne doit pas s'ouvrir seule.
Lests	Interdit
Suspension avant	Libre mais sous validation du contrôle technique, montage rigide autorisé.
Suspension arrière	Libre mais sous validation du contrôle technique, montage rigide autorisé.
Jante	Libre mais sous validation du contrôle technique.
Pneu	Tous types autorisés, en bon état (témoin d'usure). Slicks interdits sous pluie.
Frein	Deux freins indépendants (AV/AR). Freins hydrauliques type VTT autorisés. Freins mécaniques à câble interdits.
Levier	Extrémités sphériques ou aplaties, arrondies et non saillantes.
Protection des leviers	Obligatoire (extrémités arrondies).
Wheelibars	Autorisées
Commande	Commandes sûres et fonctionnelles.
Commande des gaz	Retour automatique obligatoire.
Coupe-contact avec fil non-élastique fixé au poignet du conducteur	Obligatoire :
Moteur Scooter	Carter 50cc scooter auto double variateur. Cylindrée max : 115cc (2T) / 220cc (4T). Prépa moteur libre. Carter racing (2T/4T) autorisé. Carter taillé masse autorisé (cylindre adaptable commercial 50cc obligatoire).
Moteur Mobylette	Carter commerce mobylette 2T/4T. Cylindrée max : 115cc (2T) / 220cc (4T). Prépa moteur libre. Carter racing (Malossi, Polini, 2fast, Stage6, Bidalot, etc.) autorisé. Carter 4T racing (Daytona, Takegawa, Skyteam, Lifan...) autorisé. Carter taillé masse autorisé (cylindre adaptable commercial obligatoire).
Moteur Moto	Carter commerce Moto 2T/4T. Cylindrée max : 115cc (2T) / 220cc (4T). Prépa moteur libre. Carter racing (Malossi, Polini, 2fast, Stage6, Bidalot, etc.) autorisé. Carter 4T racing (Daytona, Takegawa, Skyteam, Lifan...) autorisé. Carter taillé masse autorisé (cylindre adaptable commercial obligatoire).
Carburateur	Autorisé, trop-pleins reliés au récupérateur.
Injection	Autorisée.

Carburant	Tout type de carburant sans plomb ou compétition.
Suralimentation	Libre de choix
Compresseur	Libre de choix
Système d'alimentation	Récupérateur obligatoire (qualité plastique ou métal). Canettes interdites.
Allumage	Protégé (sous carter).
Ordinateur	Autorisé
Boite à air	Filtre à air obligatoire (commerce). Tulipe interdit, fibre a air Cross autorisé.
Commande des vitesses	Fonctionnelle et sûre.
Embrayage	Carter obligatoire.
Chaîne	Protégée (cache-pignon + garde-chaîne solide).
Échappement	Obligatoire, fixé solidement, avec silencieux étanche + laine de roche neuve. Ne doit dépasser exagérément.
Alternateur et faisceau électrique	Fixés solidement et protégés.
Démarrreur	Libre de choix
Shifter	Autorisé
Double limiteur	Autorisé
Réservoir de récupération d'huile	Obligatoire (mise à l'air boîte de vitesses).
Fil de fer de sécurité	Obligatoire sur vis/écrous critiques (vidange, freins).

ARTICLE PC 5 – ALL DAY

Définition

La catégorie All Day est destinée aux concurrents disposant d'un véhicule d'origine, sans aucune modification autorisée. Elle permet à tous de se confronter à d'autres pilotes sur la piste et de venir rouler en toute sécurité. Cette catégorie a pour objectif principal de faire découvrir le dragster au plus grand nombre.

Élément	Spécifications catégorie ALL DAY
Année modèle	Scooter ou Moto homologué route, avec carte grise et assurance obligatoires.
Cadre et Partie cycle	Doit rester strictement d'origine. Aucune modification autorisée.
Carrosserie	Conforme à l'origine
Béquille	Conforme origine.
Rétroviseur	Non obligatoire
Capot de protection	Conforme origine.
Guidon	Conforme origine.
Réservoir	Conforme origine.
Phare et feu	Obligatoires
Selle	Conforme origine.
Lests	Interdits
Suspension avant	Conforme origine.
Suspension arrière	Conforme origine.
Garde au sol	Conforme origine.
Jante	Conforme origine.
Pneu	Homologués route, conformes dimension carte grise.
Frein	D'origine, fonctionnels et conformes homologation route.
Levier	Conforme origine.
Protection des leviers	Conforme origine.

Wheelibars	Interdites.
Commande	Conforme origine.
Commande des gaz	Conforme origine.
Coupe-contact avec fil non-élastique fixé au poignet du conducteur	Non obligatoire mais recommande
Cylindrée	Selon moteur d'origine homologué (conformité carte grise).
Moteur	Strictement d'origine, aucune préparation autorisée.
Carburateur	Conforme origine.
Injection	Conforme origine.
Carburant	Conforme homologation route (SP95/SP98).
Suralimentation	Interdite si non prévue origine.
Compresseur	Interdit si non prévu origine.
Système d'alimentation	Conforme origine.
Allumage	Conforme origine.
Ordinateur	Conforme origine (ECU non modifié).
Boite à air	Conforme origine.
Commande des vitesses	Conforme origine.
Embrayage	Conforme origine.
Chaîne	Conforme origine.
Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses	Conforme origine.
Échappement	Conforme origine ou homologué
Alternateur et faisceau électrique	Fixés solidement et protégés.
Démarrreur	Conforme origine.
Shifter	Conforme origine.
Double limiteur	Interdit.
Réservoir de récupération d'huile	Non obligatoire mais recommandé
Fil de fer de sécurité	Non obligatoire mais recommandé