

REGLEMENT 2017



DRT

DRAG RACING TEAM

SOMMAIRE

1. GENERAL.	Pages 04
1.1 Discipline.	Pages 04
1.2 Chronométrage.	Pages 04
1.3 Piste.	Pages 04
1.4 Pilotes.	Pages 04
1.5 Engins.	Pages 05
2. REGLEMENT DU CIRCUIT	Pages 05
2.1 ACCEUIL/TARIFS.	Pages 05
2.2 REGLES.	Pages 05
3. DEROULEMENT DE L'EVENEMENT	Pages 06
3.1 Composition de la pré-grille.	Pages 06
3.2 Ordre sur la pré-grille.	Pages 06
3.3 Modalités de départ.	Pages 06
3.4 Burn.	Pages 06
3.5 Run.	Pages 06
3.6 Temps de réaction.	Pages 07
3.7 Faux départ.	Pages 07
3.8 Retour des machines.	Pages 07
3.9 Conditions générales pour toutes les catégories.	Pages 07
4. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES	Pages 08
4.1 Inscriptions.	Pages 08
4.2 Vérifications administratives.	Pages 08
4.3 Affectation de la numérotation.	Pages 08
5. VERIFICATIONS TECHNIQUES	Pages 09
5.1 Contrôle technique.	Pages 09
5.2 Vérifications sportives.	Pages 09
6. RECLAMATIONS ET SANCTIONS.	Pages 09
6.1 L'étiquette.	Pages 09
6.2 Comportements antisportifs.	Pages 09
6.3 Sanctions immédiates.	Pages 10
6.4 Réclamation technique.	Pages 10
7. REGLEMENT TECHNIQUE RUN 50CC	Pages 10
7.1 Les grandes catégories.	Pages 10
7.2 Etiquette.	Pages 11

7.3 Vérification de l'équipement du pilote.	Pages 11
7.3.1 Equipement pilote catégorie SCOOTER et MECABOITE.	Pages 12
7.3.2 Equipement pilote catégorie DRAGSTER – BI-CYLINDRE.	Pages 12
7.4 Règlement technique pour toutes les catégories.	Pages 12
7.4.1 Coupe contact.	Pages 12
7.4.2 Commande des gaz.	Pages 12
7.4.3 Guidon.	Pages 13
7.4.4 Levier.	Pages 13
7.4.5 Frein.	Pages 13
7.4.6 Réservoir.	Pages 13
7.4.7 Récupérateur.	Pages 13
7.4.8 Roues.	Pages 13
7.4.9 Fixations.	Pages 13
7.4.10 Pièces tournantes.	Pages 13
7.4.11 Cadres.	Pages 13
7.4.12 Selle.	Pages 14
7.4.13 Pneumatique.	Pages 14
7.4.14 Refroidissement.	Pages 14
7.4.15 Carburant.	Pages 14
7.4.16 Echappement.	Pages 14
7.4.17 Extincteur.	Pages 14
7.4.18 Fil de fer de sécurité.	Pages 14
8. REGLEMENT SPECIFIQUE PAR CATEGORIES.	Pages 15
8.1 Règlement pour les catégories Scooters et Mécaboites.	Pages 15
8.1.1 Définition.	Pages 15
8.1.2 Cadres.	Pages 15
8.1.3 Suspensions.	Pages 16
8.1.4 Carrosserie.	Pages 16
8.1.5 Moteur.	Pages 17
8.1.6 Roues.	Pages 17
8.2 Règlement pour les catégories Dragster Scooters et Dragster Mécaboites.	Pages 18
8.2.1 Définition.	Pages 18
8.2.2 Cadre.	Pages 18
8.2.3 Suspensions.	Pages 18
8.2.4 Moteur.	Pages 18
8.2.5 Roues.	Pages 19
8.3 Règlement pour les catégories Bi-Cylindre Scooters et Bi-Cylindre Mécaboites.	Pages 20
8.3.1 Définition.	Pages 20
8.3.2 Cadre.	Pages 20
8.3.3 Suspensions.	Pages 20
8.3.4 Moteur.	Pages 20
8.3.5 Roues.	Pages 21
8.4 Règlement pour les Professionnels.	Pages 22
8.5 Règlement Spécial.	Pages 22



1. GENERAL.

1.1 Discipline.

La discipline « RUN » relève du sport spectacle. C'est une manifestation destinée à permettre au plus grand nombre et notamment aux jeunes de s'initier aux épreuves d'accélération au sein d'une structure fermée et sécurisée. Le RUN est une épreuve qui a lieu sur une ligne droite goudronnée ou sur revêtement de type béton. C'est une épreuve d'accélération lors de laquelle deux pilotes s'élancent conjointement d'un point de départ sur une distance de 50 mètres, 100 mètres, 150 mètres ou 200 mètres selon la piste utilisée. Le but de ces courses d'accélération est d'obtenir le meilleur temps global dans la catégorie qui a été définie lors de l'inscription. Le temps global se calcule entre le moment où le pilote franchit la première cellule et le moment où il coupe la dernière cellule sur la piste.

1.2 Chronométrage.

L'organisateur doit utiliser un système de chronométrage type photocellule avec aux minimum quatre cellules au départ et quatre cellules à l'arrivée deux pour chaque pilote. Le feu de départ doit être un modèle tricolore ou de type « Arbre de Noël ». La prise de temps doit se déclencher lorsque le pilote franchit la première cellule.

1.3 Piste.

Les événements RUN se dérouleront sur un circuit permanent réservé aux deux roues et/ou un circuit homologué pour le karting et/ou un circuit provisoire aménagé pour la circonstance. L'accélération peut se faire sur une distance n'excédant pas 201 mètres. La largeur de la piste doit être de 6 mètres minimum. La zone de freinage doit au minimum être égale à la distance d'accélération. Pour le bon déroulement de la compétition, la piste devra être sèche et propre. Les organisateurs se réservent le droit d'annuler sur place ou d'interrompre une course en cas d'intempérie ou autres.

1.4 Pilotes.

Chaque pilote doit au minimum avoir 14 ans et disposer :

- du BSR ou CASM ou permis de conduire
- de sa carte d'identité
- d'une autorisation parentale pour les mineurs.
- de sa fiche d'inscription préalablement remplie



1.5 Engins.

Ne seront autorisés à prendre le départ que les véhicules de type deux-roues 2tps/4tps ayant une cylindrée :

- pour les monocylindres inférieurs ou égaux à 110cc (2tps) / 220cc (4tps)
- pour les bicylindres inférieurs ou égaux à 220cc

Elles devront rentrer dans une catégorie :

- Scooter
- Mécaboite
- Mob
- Dragster

Elles devront répondre aux clauses et dispositions du règlement technique spécifiques à leur catégorie.

2. REGLEMENT DU CIRCUIT.

2.1 ACCEUIL/TARIFS.

Les horaires d'accueil sur le circuit ainsi que les tarifs seront diffusés sur les sites web des organisateurs. Ils seront portés à la connaissance des concurrents au minimum 2 semaines avant l'évènement.

2.2 REGLES.

- Toutes équipes ou participants devront être en mesure de présenter un extincteur lors de son admission sur le circuit. Il devra être révisé et en état de fonctionnement.
- Toutes équipes ou participants devront avoir des sacs-poubelles en quantité suffisante pour toute la durée de l'évènement afin de laisser son emplacement propre après son départ.
- Il est formellement interdit de circuler dans le paddock avec tout engin à moteur thermique quel qu'il soit. Il est toutefois autorisé de démarrer son moteur dans son stand et dans son stand uniquement.
- Les moteurs doivent être définitivement coupé après 23H.
- L'accès à la table des chronos est formellement interdit à toutes personnes étrangères à l'association ou ne bénéficiant pas d'une autorisation.
- Le respect du personnel de l'association et des membres de la sécurité sera de rigueur.

Toutes équipes ou participants qui ne respecteraient pas ces conditions se verront refuser ou exclure du circuit.



3. DEROULEMENT DE L'EVENEMENT.

3.1 Composition de la pré-grille.

Les catégories prendront le départ dans l'ordre ou dans le désordre. Dès l'appel de sa catégorie, le pilote se rend en pré-grille et attend son tour de passage. Une zone proche de la ligne de départ sera aménagée pour la mise en route des machines, la chauffe des pneus, etc. L'accès de cet emplacement sera réservé au pilote, et à 1 mécanicien par machine. Ces derniers devront quitter l'aire de chauffe dès que leur pilote aura pris le départ.

3.2 Ordre sur la pré-grille.

Il n'y a pas d'ordre sur la pré-grille. La pré-grille constitue un espace sécurisé en amont de la ligne de départ où les pilotes d'une catégorie attendent l'autorisation pour effectuer un RUN et une prise de temps. L'accès à la pré-grille n'est autorisé qu'au pilote et sa machine ainsi qu'un seul mécano. L'accès à la pré-grille est INTERDIT à tout accompagnateur quel qu'il soit, preneur de vidéos, de photos ou simple accompagnant. (voir règlement presse)

3.3 Modalités de départ.

Les pilotes doivent être présents en pré-grille dès l'appel de leur catégorie au micro en suivant le programme horaire imposé par le club organisateur. Les pilotes disposent d'un programme détaillé sur support papier remis lors de l'inscription. Le départ sera donné selon la technique de "l'arbre de Noël" ou à l'aide d'un feu tricolore, couplé à des cellules photoélectriques. Ce n'est qu'en cas de défaillance du système que le départ pourra être donné au drapeau.

3.4 Burn.

Le « Burn » ne peut être effectué que dans la zone proche du départ prévue à cet effet. En aucun cas les « Burn », ne pourront être effectués par une autre personne que le pilote engagé sur la machine. Tout « Burn » effectué en dehors des zones prévues à cet effet est interdit.

3.5 Run.

Le départ sera pris à chaque fois par deux pilotes. Chaque pilote doit rester dans le couloir de la piste déterminée, sinon il ne sera pas possible de chronométrer la course. Dès que le commissaire de piste donne l'autorisation, deux pilotes se positionnent respectivement sur la ligne droite et gauche de départ. Ils effectuent leur accélération qui correspond à une prise de temps et retournent dans leur stand. Toutes les catégories seront appelées plusieurs fois durant l'épreuve. Chaque pilote aura jusqu'à



10 prises de temps pour la durée totale de l'épreuve. Le départ s'effectue au signal d'un feu de départ tricolore prévu à cet effet. Le calcul du temps de réaction ou du faux départ s'effectue à l'aide de deux cellules pour le départ. Le temps global est connu à la fin de la distance parcourue à l'aide de deux cellules. La séparation de la piste se fera à l'aide d'une bande blanche. Le pilote fautif d'un dépassement de la ligne médiane verra son temps annulé et sa course sera comptabilisée comme un faux départ. L'autre pilote verra lui aussi son temps annulé mais pourra refaire son départ arrêté.

3.6 Temps de réaction.

Le temps de réaction ne rentre pas en compte lors du chronométrage.

3.7 Faux départ.

Les faux départs ainsi que les pannes qui ont lieu pendant la course d'accélération seront pris en compte.

3.8 Retour des machines.

Lorsque la piste ne comporte pas de voie de retour, sur ordre du directeur de course les assistants qui devront porter un casque seront autorisés à emprunter la piste afin de ramener les machines qui ne peuvent revenir par leurs propres moyens. Chaque concurrent concerné doit prévoir un moyen de retour prêt à partir dès que le signal en est donné. Faute de quoi la machine restera au parc en bout de piste. Lorsque la piste comporte une voie de retour, tous les concurrents sont obligés de l'emprunter. Au bout de la piste de retour le moteur doit être éteint, le retour au stand devra s'effectuer moteur coupé, le pilote s'exposant à des sanctions. (voir article 6)

3.9 Conditions générales pour toutes les catégories.

Chaque RUN se termine une fois que les 2 pilotes ont franchi la ligne d'arrivée. Pour être classé dans la course chaque pilote doit effectuer au moins deux RUN (deux prises de temps) durant l'épreuve. Le classement est établi en conservant le meilleur temps parmi la totalité des prises de temps de chaque pilote pendant l'épreuve.

N.B. Arrêt du Run :

En cas d'absolue nécessité (ex : accident, obstruction de la piste, conditions climatiques...) présentant un danger pour le bon déroulement de la course, le directeur de course relayé par les postes de commissaire agitera un drapeau rouge indiquant l'interruption du Run.

4. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES.

4.1 Inscriptions.

Tout pilote répondant aux critères peut prétendre à une inscription à un évènement RUN auprès des organisateurs du meeting. (voir article 1.4) Un pilote peut participer dans plusieurs catégories avec des engins différents. Pour les concurrents mineurs, l'inscription devra inclure obligatoirement une autorisation parentale dûment signée. Il y a 2 possibilités pour s'inscrire et participer aux évènements RUN :

- à l'avance sur Internet : sur le site de l'organisateur si ce dernier dispose d'un système d'inscription en ligne. L'inscription ne sera agréée que le jour de la manche, après validation du contrôle technique.
- sur place le jour de la manche : en remplissant la feuille d'inscription qui sera remise après la validation du contrôle technique. Le tarif d'inscription sur place peut être majoré.

Ne pourront être admis que les pilotes ayant signé leurs engagements, payé leurs inscriptions et validé leurs contrôles administratifs et/ou techniques. Les contrôles administratifs et/ou techniques sont obligatoires avant l'épreuve et les essais. Les pilotes doivent s'y présenter personnellement : machine + équipement complet.

N.B. :

- Chaque pilote peut s'inscrire dans plusieurs catégories avec des machines différentes.
- Chaque pilote ne pourra pas inscrire 2 machines dans la même catégorie.
- Chaque machine devra être inscrite dans une seule catégorie.

4.2 Vérifications administratives.

Au moment de l'inscription, les concurrents devront présenter personnellement :

- du BSR ou CASM ou permis de conduire
- de sa carte d'identité
- de sa fiche d'inscription préalablement remplie
- d'une autorisation parentale pour les mineurs.

4.3 Affectation de la numérotation.

Les numéros de courses sont attribués dès l'inscription. L'étiquette devra comporter un numéro ou un code à barre si le club organisateur utilise ce système. L'étiquette devra comporter le nom de la catégorie. L'étiquette devra comporter 3 cases vides réservées aux membres de l'association et de la sécurité. (voir article 6.1) Chaque pilote doit s'inscrire sous son nom d'état civil. (Nom et prénom inscrits sur la carte d'identité). Si ce n'est pas le cas, l'inscription sera annulée. Toute machine n'ayant pas l'étiquette positionnée conformément au règlement sera refusée en pré-grille. (voir article 7.2)

5. VERIFICATIONS TECHNIQUES.

5.1 Contrôle technique.

Avant le début de l'épreuve, le contrôle technique est obligatoire et les concurrents devront présenter personnellement :

- Leurs machines correspondant à la réglementation technique de l'épreuve spécifique à leur catégorie. (voir article 7)
- Leurs équipements pilote complet spécifique à leur catégorie. (voir article 7)

Les vérifications techniques ne concernent que la sécurité, la conformité de la machine est placée sous la seule responsabilité du pilote. Toutefois le pilote pourra demander au commissaire technique d'effectuer des contrôles préventifs en application du règlement, sans engager la responsabilité de celui-ci. Après l'évènement, les contrôles porteront sur la conformité du moteur des 3 premiers dans chaque catégorie. Les participants doivent renseigner le contrôleur technique sur leur machine de façon à être placé dans la bonne catégorie par le contrôleur (cylindrée, course et alésage...), ces éléments seront à renseigner sur la fiche d'inscription.

5.2 Vérifications sportives.

A tout moment un alcootest ou un contrôle antidopage pourra être effectué sans que le concurrent désigné pour le contrôle ne puisse s'y soustraire. En cas de test positif, le pilote sera exclu et disqualifié de la manifestation.

6. RECLAMATIONS ET SANCTIONS.

6.1 L'étiquette.

L'étiquette du participant comportera 3 cases vides. En cas de non-respect d'un des points des règlements administratifs/techniques, les personnes de l'organisation où les agents de sécurité seront autorisés à cocher une des cases. Lorsque les 3 cases sont cochées, le participant sera disqualifié et il lui sera interdit d'utiliser sa machine en tout point du circuit.

6.2 Comportements antisportifs.

Tout manquement aux règlements, tout comportement antisportif envers les concurrents, les officiels, etc.. ou tout accrochage volontaire ne pourra être toléré et entraînera inmanquablement une demande de sanctions envers le concurrent fautif.

6.3 Sanctions immédiates.

Au cours de l'évènement, le club organisateur peut exclure tout concurrent de l'épreuve pour les raisons suivantes :

- Circulation à contresens sur le parcours, quelle qu'en soit la raison.
- Circulation sur le parcours sans l'équipement complet, (casque sur la tête et attaché, gants...), et ce même en cas de panne.
- « Burn » dans un autre endroit que celui prévu à cet effet.
- Aide ou réparation en dehors du parc des paddocks.
- Circulation moteur en marche dans les paddocks.
- Refus de démontage pour un éventuel contrôle.
- Infraction aux règlements techniques lors du démontage.
- Détérioration des équipements du circuit.

Tout pilote ou équipe de pilotes est responsable de ses accompagnateurs, avant, pendant et après l'épreuve. L'organisateur décline toutes responsabilités.

6.4 Réclamation technique.

La réclamation technique porte sur la conformité de la machine. La pièce mécanique ou l'élément non mécanique de la machine concerné devra être précisé dans la réclamation écrite. La réclamation devra être accompagnée d'un chèque d'un montant égal à 50€ pour frais de démontage. (Caution) Elle devra être déposée au bureau de l'inscription. Lorsqu'il conviendra de démonter le moteur d'une machine ou toutes autres pièces mises en cause, le démontage sera effectué par le pilote ou son accompagnateur en présence du commissaire technique. Si la réclamation est justifiée, le chèque sera rendu au réclamant et le pilote de la machine non conforme sera disqualifié. En cas contraire, le chèque sera remis au pilote ayant eu à subir le démontage. Aucun argument de secret de réalisation ne peut prévaloir sur la demande de vérification ou démontage. En cas de doute du contrôleur, il appartient au pilote ou mécanicien de faire la preuve de la conformité.

7. REGLEMENT TECHNIQUE RUN 50CC.

Tout ce qui n'est pas précisé par la suite est interdit.

7.1 Les grandes catégories.

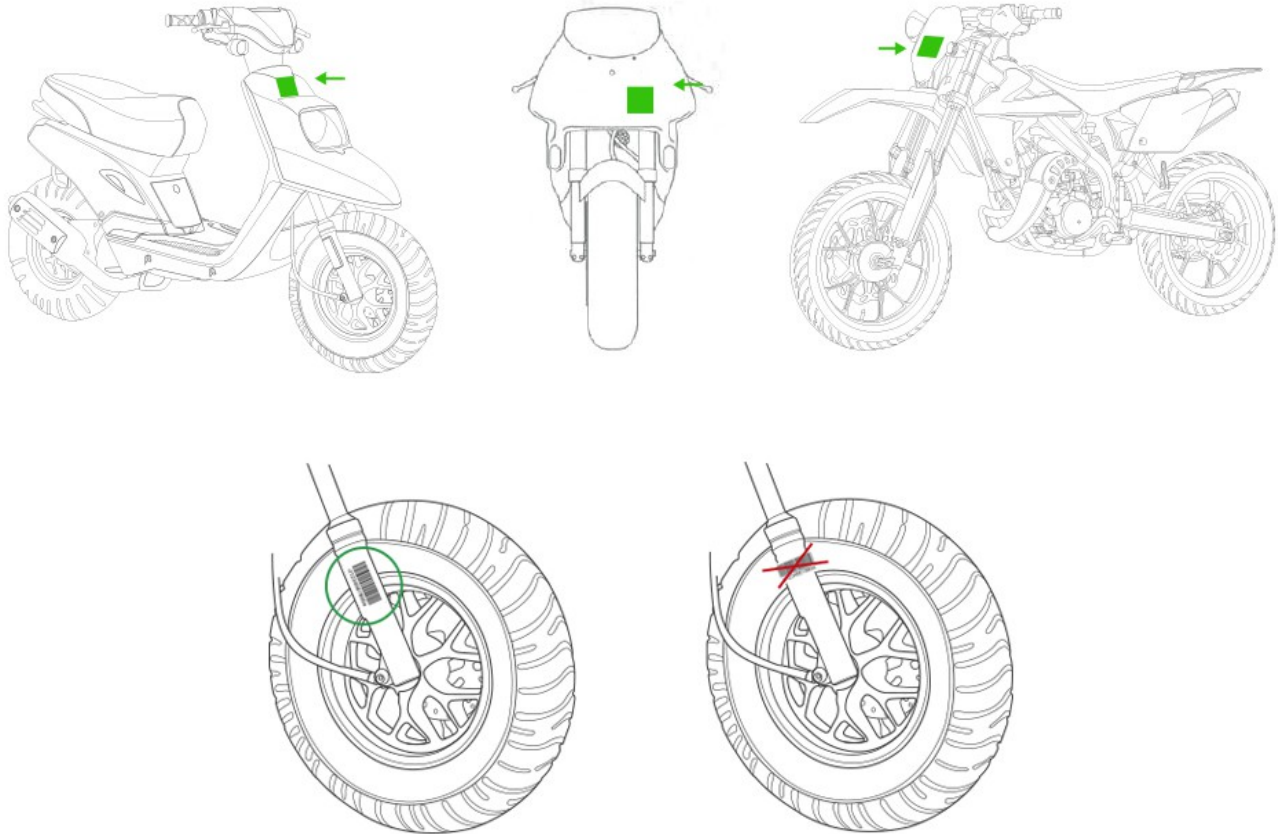
Elles sont divisées en 4 catégories distinctes :

- SCOOTER
- MECABOITE
- DRAGSTER
- BI-CYLINDRE

7.2 Etiquette.

Pour l'attribution et la réglementation se reporter à l'article 4.3. Pour toutes les machines ayant une face avant l'étiquette sera collée dessus. Pour toutes les machines types dragster n'ayant pas de face avant l'étiquette sera collée sur la fourche. Il faut qu'elle soit visible à n'importe quel moment par tous les membres de l'association ou de la sécurité.

Voir différents schéma ci-dessous :



7.3 Vérification de l'équipement du pilote.

L'équipement du pilote sera contrôlé lors du contrôle technique de la machine et pourra être vérifié à tout moment lors de l'évènement par un commissaire ou un membre de l'association. Chaque pilote doit se présenter lors du contrôle technique habillé en condition de course. L'équipement doit être conforme à la catégorie. Si un élément est manquant au contrôle technique, le contrôle technique sera refusé. Si un élément est manquant au contrôle en pré-grille, le pilote ne pourra pas prendre le départ.

7.3.1 Equipement pilote catégorie SCOOTER et MECABOITE.

Les bras et les jambes doivent être entièrement couverts.

- Casque intégral homologué obligatoire norme 2205 uniquement. Casque cross interdit .
- Combinaison intégrale ou bi-partie en cuir.
- Blouson de moto renforcé en cuir ou en tissu, manche longue. Tous autres blousons sont interdits.
- La dorsale intégrée au blouson ou a la combinaison suffit sinon une protection dorsale (homologuée norme 1621.1 ou 1621.2) supplémentaire devra être positionnée sous le blouson de moto ou la combinaison. Morceaux de carton, planche en plastique ou tout autre subterfuge sont interdit.
- Pantalon cuir ou jeans. Tous autres pantalons sont interdits.
- Bottes ou bottines moto fermées couvrant la malléole. Toutes autres chaussures sont interdites.
- Gants moto avec protection et résistants en parfait état. Tous autres gants sont interdits.

Les équipements de type “cross” sont INTERDIT (casques, pare pierre, gants, chaussures, protections, pantalons et maillots).

7.3.2 Equipement pilote catégorie DRAGSTER – BI-CYLINDRE.

Les bras et les jambes doivent être entièrement couverts.

- Casque intégral homologué obligatoire norme 2205 uniquement. Casque cross interdit .
- Combinaison intégrale ou bi-partie en cuir.
- La dorsale intégrée au blouson ou a la combinaison suffit sinon une protection dorsale (homologuée norme 1621.1 ou 1621.2) supplémentaire devra être positionnée sous le blouson de moto ou la combinaison. Morceaux de carton, planche en plastique ou tout autre subterfuge sont INTERDIT.
- Bottes ou bottines moto fermées couvrant la malléole. Toutes autres chaussures sont interdites.
- Gants moto avec protections résistantes en parfait état. Tous autres gants sont interdit.

Les équipements de type cross sont INTERDIT (gants, chaussures, casques, protections, pantalons et maillots).

7.4 Règlement technique pour toutes les catégories.

7.4.1 Coupe contact.

Un «coupe-circuit » doit être monté de façon à couper le moteur lorsque le conducteur quitte sa machine.

7.4.2 Commande des gaz.

La poignée des gaz doit revenir d’elle-même lorsque celle-ci est relâchée.



7.4.3 Guidon.

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvert de caoutchouc

7.4.4 Levier.

Tous les leviers doivent se terminer par une sphère. Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis.

7.4.5 Frein.

Le véhicule doit disposer de deux freins : avant et arrière fonctionnant séparément. Les systèmes de freinage à disque type vtt hydraulique sont autorisés s'ils freinent efficacement le véhicule.

7.4.6 Réservoir.

Tous les réservoirs doivent être en bon état, parfaitement étanches et bien fixés.

7.4.7 Récupérateur.

Il est obligatoire de monter des récupérateurs de trop-plein de carburateur en plastique ou en métal de qualité et fixé solidement. CANNETTES INTERDITES

7.4.8 Roues.

Les engins doivent être équipés de roues conçues pour les scooters, mob ou mécaboite. Les jantes ne doivent pas être modifiées de façon à engager la sécurité du pilote (recouper, ajouter, alléger)

7.4.9 Fixations.

Toutes les pièces de la machine doivent être fixées solidement de manière à ne pas se desserrer.

7.4.10 Pièces tournantes.

Toutes les pièces effectuant une rotation doivent être placées sous un cache couvrant ENTIEREMENT les pièces en rotation. (Allumage, variateur, embrayage, pignon de boîte...)

7.4.11 Cadres.

Les châssis doivent être de conception solide. Les engins dont la réalisation semble douteuse, soudure, solidité, jeu, seront refusés. Le masticage des soudures est interdit. Il est interdit de monter des objets dangereux, pointu ou dépassant exagérément du véhicule. Toute partie saillante ou coupante devra être protégée d'une façon efficace.

7.4.12 Selle.

La selle du véhicule doit être fixée solidement et ne doit pas pouvoir s'ouvrir seul. (visse, goupille, etc...)

7.4.13 Pneumatique.

Tous les types de pneus sont autorisés s'ils sont en bon état (témoin d'usure). En cas de pluie les pneus slick sont interdits.

7.4.14 Refroidissement.

Si refroidissement liquide : eau uniquement.

7.4.15 Carburant.

Essence à la pompe ou essence de compétition autorisées.

7.4.16 Echappement.

Le pot d'échappement doit être fixé solidement et obligatoirement muni d'un silencieux en bon état. Le pot d'échappement doit être étanche avec laine de roche neuve. Le pot d'échappement ne doit pas dépasser exagérément du véhicule. Le pot d'échappement ne devra pas entourer une partie du corps du pilote.

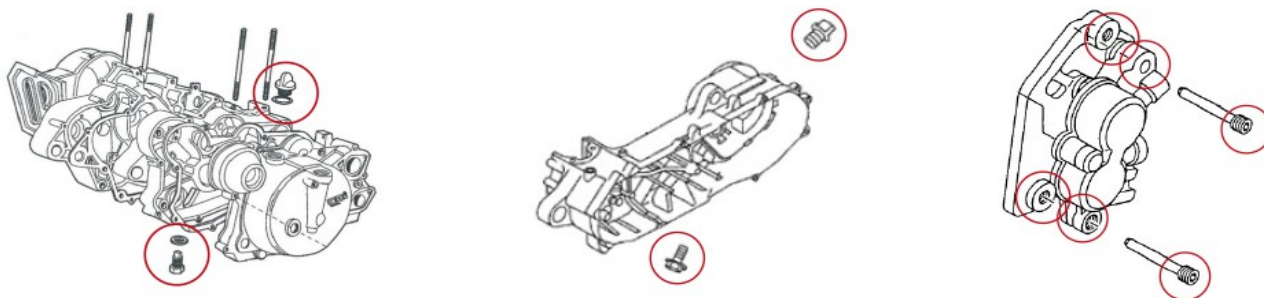
7.4.17 Extincteur.

Un extincteur à poudre de 6 kg est obligatoire pour tous pilotes. (1 extincteur pour 3 pilotes)

7.4.18 Fil de fer de sécurité.

Les bouchons de vidanges, les vis et écrous dont le desserrage provoquerait instantanément une fuite d'huile seront munis d'un fil de fer de sécurité. Les fixations des étriers de frein doivent être aussi munies d'un fil de fer de sécurité.

Voir différents schémas ci-dessous :



8. REGLEMENT SPECIFIQUE PAR CATEGORIES.

8.1 Règlement pour les catégories Scooters et Mécaboites.

Tout ce qui n'est pas précisé par la suite est interdit.

Catégorie scooter :

Catégories Scooters	Cylindrées 2tps	Cylindrées 4tps
SA	Tous cylindres Air entre 50cc et 90cc	Tous cylindres Air entre 100cc et 180cc
S1	Tous cylindres jusqu'à 50cc	Tous cylindres jusqu'à 100cc
S2	Tous cylindres entre 51cc et 70cc	Tous cylindres entre 101cc et 140cc
S3	Tous cylindres entre 71cc et 80cc	Tous cylindres entre 141cc et 160cc
S4	Tous cylindres entre 81cc et 90cc	Tous cylindres entre 161cc et 180cc
S5	Tous cylindres entre 91cc et 110cc	Tous cylindres entre 181cc et 220cc

Catégorie mécaboite :

Catégories Mecaboites	Cylindrées 2tps	Cylindrées 4tps
M1	Tous cylindres jusqu'à 50cc	Tous cylindres jusqu'à 100cc
M2	Tous cylindres entre 51cc et 70cc	Tous cylindres entre 101cc et 140cc
M3	Tous cylindres entre 71cc et 80cc	Tous cylindres entre 141cc et 160cc
M4	Tous cylindres entre 81cc et 90cc	Tous cylindres entre 161cc et 180cc
M5	Tous cylindres entre 91cc et 110cc	Tous cylindres entre 181cc et 220cc

8.1.1 Définition.

Entrant dans cette catégorie les scooters et mécaboites conservant l'aspect général d'origine.

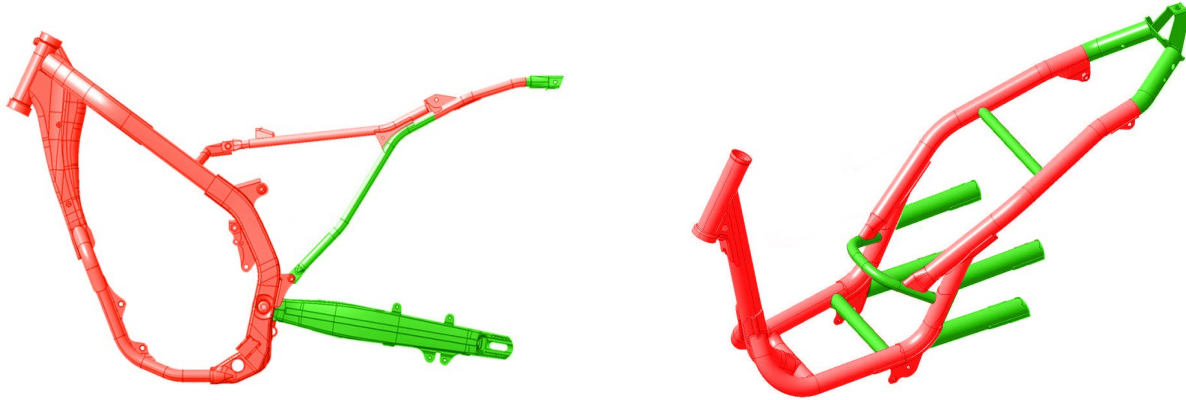
8.1.2 Cadres.

Sont autorisés :

- Les cadres d'origine et d'origine modifiés (châssis issue du commerce 50cc ayant été homologués en France).
- Les cadres entièrement sur mesure sont interdits.
- La suppression d'éléments non essentiels est autorisée.
- La direction et l'empattement peuvent être modifiés, à condition que cela soit fait de manière sûre et professionnel.
- La hauteur minimale de guidon autorisé est 700mm du sol à la poignée de gaz. (Tolérance 2 cm)
- L'empattement est libre, sans exagération.
- Les cales pieds sont autorisées et ne doivent pas être coupants ou pointus.

Les wheelies barres sont interdites.

Voir différents schémas ci-dessous :



8.1.3 Suspensions.

Les suspensions avant et arrière sont libres. Un montage rigide est autorisé s'il est effectué de manière sûre et professionnelle.

8.1.4 Carrosserie.

Scooter :

- Carénages minimum obligatoires : face avant, planché, carénages arrières complets.
- Les carénages utilisés doivent provenir d'un scooter ou doivent être prévus pour un montage sur un scooter.
- Les carénages adaptables et de fabrication artisanale sont autorisés.
- Le marche-pied doit être en plastique ou polyester.
- Les marches pied en aluminium ou en acier sont interdites.

Le non-respect des carénages empêchera l'obtention du contrôle technique.

Mécaboite :

- Super-Motard : Plaque phare, carénages latéraux avants et arrières complets.
- Sportive : face avant complète avec carénages latéraux, carénages arrière complet et réservoir origine ou carénage remplace le réservoir.
- Les carénages adaptables et de fabrication artisanale sont autorisés.

Le non-respect des carénages empêchera l'obtention du contrôle technique.

8.1.5 Moteur.

Scooter :

- Les carters moteurs doivent provenir d'un scooter à embrayage automatique double variateur 2tps ou 4tps 50cc vendu dans le commerce.
- Carter adaptable et/ou taillé masse interdit.
- La cylindrée maximale est de 110cc (2tps) / 220cc (4tps).
- La préparation moteur est entièrement libre.
- Le cylindre doit être un modèle adaptable vendu dans le commerce prévu pour un montage sur un 50cc.

Le non-respect des carters et cylindres empêchera l'obtention du contrôle technique.

Mécaboite :

- Les carters moteurs doivent provenir d'une moto à boîte de vitesse 2temps ou 4temps 50cc.
- Carter adaptable et/ou taillé masse interdit.
- La cylindrée maximale est de 110cc (2tps) / 220cc (4tps).
- La préparation moteur est entièrement libre.
- Le cylindre doit être un modèle adaptable vendu dans le commerce prévu pour un montage sur un 50cc.

Le non-respect des carters et cylindres empêchera l'obtention du contrôle technique.

8.1.6 Roues.

Scooter :

- Les roues avant de 10" à 15" sont autorisées.
- Les roues arrière de 8" à 15" sont autorisées.
- Les roues modifiées sont autorisées mais doivent être faites de façon sûre et professionnel.

Pour toutes modifications jugées douteuses par le commissaire lors du contrôle technique la machine ne sera pas autorisée à rouler.

Mécaboite :

- Les roues avant de 10" à 21" sont autorisées.
- Les roues arrière de 10" à 19" sont autorisées.
- Les roues modifiées sont autorisées mais doivent être faites de façon sûre et professionnel.

Pour toutes modifications jugées douteuses par le commissaire lors du contrôle technique la machine ne sera pas autorisée à rouler.

8.2 Règlement pour les catégories Dragster Scooters et Dragster Mécaboites.

Tout ce qui n'est pas précisé par la suite est interdit.

Catégories dragster scooter :

Catégories Dragsters Scooters	Cylindrées 2tps	Cylindrées 4tps
DS1	Tous cylindres jusqu'à 70cc	Tous cylindres jusqu'à 140cc
DS2	Tous cylindres entre 71cc et 110cc	Tous cylindre entre 141cc et 220cc

Catégories dragster méca-boite :

Catégories Dragsters Méca-boites	Cylindrées 2tps	Cylindrées 4tps
DM1	Tous cylindres jusqu'à 70cc	Tous cylindres jusqu'à 140cc
DM2	Tous cylindres entre 71cc et 110cc	Tous cylindre entre 141cc et 220cc

8.2.1 Définition.

Entrent dans cette catégorie les engins utilisant un châssis de conception artisanale ou professionnelle ne correspondant au profil d'aucun engin du marché. Toutefois, la structure et la solidité du châssis seront évaluées au contrôle technique. Si l'engin est jugé douteux, il ne participera pas.

8.2.2 Cadre.

La conception est libre, cependant l'empattement maximal d'axe de roue avant à axe de roues arrière ne doit pas dépasser 250cm.

Les Wheelie-bar sont autorisées.

8.2.3 Suspensions.

Les suspensions avant et arrière sont libres. Un montage rigide est autorisé s'il est effectué de manière sûre et professionnelle.

8.2.4 Moteur.

Dragster scooter :

- Les carters moteurs doivent provenir d'un scooter 50cc à embrayage automatique double variateur 2 tps ou 4 tps vendu dans le commerce .
- La cylindrée maximale est de 110cc (2tps) / 220cc (4tps).
- La préparation moteur est entièrement libre.
- Carter 2tps adaptable racing vendu dans le commerce autorisé (malossi, polini, ect...).

Pour les carters 2 temps, le cylindre doit être un modèle adaptable vendu dans le commerce prévu pour un montage sur un 50cc.



- Carter taillé masse conçu pour un 50cc vendu dans le commerce autorisé.

Pour les carters taillé masse, le cylindre doit être un modèle adaptable vendu dans le commerce prévu pour un montage sur un 50cc.

Le non-respect des carters et cylindres empêchera l'obtention du contrôle technique.

Dragster méca-boite :

- Les carters moteurs doivent provenir d'une moto à boîte de vitesse 2temps ou 4temps vendu dans le commerce.
- La cylindrée maximale est de 110cc (2tps) / 220cc (4tps).
- La préparation moteur est entièrement libre.
- Carter 2tps adaptable racing vendu dans le commerce autorisé (malossi, polini, ect...).

Pour les carters 2 temps, le cylindre doit être un modèle adaptable vendu dans le commerce prévu pour un montage sur un 50cc.

- Carter 4tps adaptable racing vendu dans le commerce autorisé (Daytona Anima, Takegawa, Skyteam, Lifan, ect ...)

Pour les carters 4 temps, le cylindre doit être un modèle vendu dans le commerce prévu pour un montage sur ce type de carter .

- Carter taillé masse conçu pour un 50cc vendu dans le commerce autorisé.

Pour les carters taillé masse, le cylindre doit être un modèle adaptable vendu dans le commerce prévu pour un montage sur un 50cc .

Le non-respect des carters et cylindres empêchera l'obtention du contrôle technique.

8.2.5 Roues.

Dragster scooter :

- Les roues avant et arrière de 8 pouces sans limite maximum provenant d'un engin 2 roues motorisé sont autorisées.
- Les roues adaptables sont autorisées.
- Roues modifiées interdite. (aucune modification ne sera acceptée)

Pour toutes modifications jugées douteuses par le commissaire lors du contrôle technique la machine ne sera pas autorisée à rouler.

Dagster méca-boite :

- Les roues avant et arrière de 8 pouces sans limite maximum provenant d'un engin 2 roues motorisé sont autorisées.
- Les roues adaptables sont autorisées.
- Roues modifiées interdite. (aucune modification ne sera acceptée)

Pour toutes modifications jugées douteuses par le commissaire lors du contrôle technique la machine ne sera pas autorisée à rouler.

8.3 Règlement pour les catégories Bi-Cylindre Scooters et Bi-Cylindre Mécaboites.

Tout ce qui n'est pas précisé par la suite est interdit.

Catégories Bi-Cylindre :

Catégories Bi-Cylindre	Cylindrées 2tps
BC-S	Tous cylindres scooter jusqu'à 220cc
BC-M	Tous cylindres mécaboites jusqu'à 220cc

8.3.1 Définition.

Entrent dans cette catégorie les engins utilisant un châssis de conception artisanale ou professionnelle ne correspondant au profil d'aucun engin du marché. Toutefois, la structure et solidité du châssis seront évaluées au contrôle technique. Si l'engin est jugé douteux, il ne participera pas.

8.3.2 Cadre.

La conception est libre, cependant l'empattement maximal (mesure prise d'axe en axe des roues avant et arrière) ne doit pas dépasser 250cm.

Les Wheelie-bar sont autorisées.

8.3.3 Suspensions.

Les suspensions avant et arrière sont libres. Un montage rigide est autorisé s'il est effectué de manière sûre et professionnelle.

8.3.4 Moteur.

Bi-Cylindre Scooter :

- Les carters moteurs doivent provenir d'un scooter 50cc à embrayage automatique double variateur 2 tps ou 4 tps vendu dans le commerce .
- La cylindrée maximale est de 220cc.
- La préparation moteur est entièrement libre.
- Carter 2tps adaptable racing vendu dans le commerce autorisé (malossi, polini, ect...).

Pour les carters 2 temps, le cylindre doit être un modèle adaptable vendu dans le commerce prévu pour un montage sur un 50cc.

- Carter taillé masse conçu pour un 50cc vendu dans le commerce autorisé.

Pour les carters taillé masse, le cylindre doit être un modèle adaptable vendu dans le commerce prévu pour un montage sur un 50cc.

Le non-respect des carters et cylindres empêchera l'obtention du contrôle technique.



Bi-Cylindre Mécaboite :

- Les carters moteurs doivent provenir d'une moto à boîte de vitesse 2tps vendu dans le commerce .
- La cylindrée maximale est 220cc.
- La préparation moteur est entièrement libre.
- Carter 2tps adaptable racing vendu dans le commerce autorisé (malossi, polini, ect...).

Pour les carters 2 temps, le cylindre doit être un modèle adaptable vendu dans le commerce prévu pour un montage sur un 50cc.

- Carter taillé masse conçu pour un 50cc vendu dans le commerce autorisé.

Pour les carters taillé masse, le cylindre doit être un modèle adaptable vendu dans le commerce prévu pour un montage sur un 50cc.

Le non-respect des carters et cylindres empêchera l'obtention du contrôle technique.

8.3.5 Roues.

Bi-Cylindre Scooter :

- Les roues avant et arrière de 8 pouces sans limite maximum provenant d'un engin 2 roues motorisé sont autorisées.
- Les roues adaptables sont autorisées.
- Roues modifiées interdite. (aucune modification ne sera acceptée)

Pour toutes modifications jugées douteuses par le commissaire lors du contrôle technique la machine ne sera pas autorisée à rouler.

Bi-Cylindre Mécaboite :

- Les roues avant et arrière de 8 pouces sans limite maximum provenant d'un engin 2 roues motorisé sont autorisées.
- Les roues adaptables sont autorisées.
- Roues modifiées interdite. (aucune modification ne sera acceptée)

Pour toutes modifications jugées douteuses par le commissaire lors du contrôle technique la machine ne sera pas autorisée à rouler.



8.4 Règlement pour les Professionnels.

Sera considéré comme professionnel, toutes les entreprises ayant un intérêt commercial à la pratique du RUN 50cc et à leur présence sur les événements RUN 50cc.

Sont concernés :

- Marques de pièces détachées (ex : Most , Polini , MVT , Bidalot , Malossi , ect...)
- VPCistes (ex : Scootfast , Megascot , Damsport , Maxiscot , ect..)

Ne sont pas concernées :

- les magasins spécialisés
- les préparateurs
- les participants de la catégorie Bi-Cylindre

Ils seront inscrits dans les différentes catégories (voir article 8).mais seront considérés “hors classement”. Leurs chronos seront enregistrés et figureons dans les classements. Ils n'accéderont pas au podium et n'auront pas de remise de prix celle-ci étant réservée aux particuliers.

8.5 Règlement Spécial.

Sont concernés par ce règlement, l'ensemble des participants des catégories dites “monocylindre” qu'il soit particulier ou professionnel. L'association remettra deux prix honorifiques lors de la remise des prix :

- Meilleur Temps Scratch du week-end, soit le meilleur “chrono” toutes catégories confondues hors Bi-Cylindre.
- Plus Grande Vitesse du week-end, soit la plus grande vitesse de pointe toutes catégories confondues hors Bi-Cylindre.

N.B. :

L'association Drag Racing Team, vous prie de prendre connaissance du règlement avant de vous présenter au contrôle technique. L'association ne pourra être tenue pour responsable de la non-obtention du contrôle technique si le pilote ou sa machine n'est pas conforme au règlement. Merci de votre compréhension.

L'équipe Drag Racing Team.