

REGLEMENT STANDARD DES EPREUVES D'ACCELERATION FFSA

ARTICLE 1. ORGANISATION

Ce sont des compétitions d'accélération, départ arrêté, sur une distance de 201.16 mètres (1/8 de mile) ou 402.32 mètres (1/4 de mile)

1.1 OFFICIELS

Sont obligatoires :

En national & régional

- 1 Directeur de Course +1 adjoint (sportif ou Directeur de Course)
- 1 Délégué aux relations avec les concurrents.
- 1 chronométrateur minimum C.
- **1 responsable sécurité désigné par l'organisateur technique**
- Tous les officiels devront être licenciés FFSA.
- Toutes les personnes présentes dans la zone de départ doivent être licenciées ou accréditées par l'organisateur technique

En national

- 2 Commissaires Techniques minimum dont 1 responsable A ou B.
- 1 président de collège des commissaires sportifs plus 2 membres.

En régional

- 1 Commissaire Technique C minimum.
- 2 juges de fait doivent être nommés par le Directeur de Course, lesquels pourront être choisis parmi les officiels ci-dessus.
- Les décisions du Directeur de Course ne sont susceptibles d'aucune réclamation ni voie de recours interne devant la FFSA.

1.2 HORAIRES CONSEILLES

Les horaires sont à aménager selon le nombre de concurrents.

En national

Il est conseillé de faire l'épreuve sur une journée et demie.

Préciser l'ordre de passage des catégories (ex pool A, pool B, pool C, etc.)

Samedi après midi

- **Engagements – vérifications administratives et techniques**
- **Essais libres**

Dimanche matin

- **Essais chronométrés**

Dimanche après midi

- **Déroulement des pools et finales.**

En régional

Jusqu'à 100 concurrents engagés, il est possible d'appliquer le planning horaire suivant :

- 08 H 00 - 12 H 00 Engagements – vérifications administratives et techniques
- 09 H 00 - 12 H 00 Essais libres
- 13 H 00 - 15 H 00 Essais chronométrés
- 15 H 00 –15 H 30 Constitution et affichage des pools.
- 15 H 30 - 18 H 00 Déroulement des épreuves d'accélération par pool et finales.

Dans le cas où le nombre de concurrents engagés serait supérieur à 100, il est possible de supprimer le déroulement des pools et de produire comme classement final, le classement scratch des essais chronométrés par catégories.

ARTICLE 2. ASSURANCES

Voir Article II des Prescriptions Générales FFSA.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1 LICENCES

Voir réglementation des licences

3.2 ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement sont reçues à partir de la parution du règlement particulier de l'épreuve jusqu'à la fin des vérifications administratives (dans la limite des places disponibles). Pour être valables, elles doivent obligatoirement être accompagnées du montant des droits d'engagement de l'épreuve.

En régional

Le montant des droits d'engagements est limité à 30 euros.

En national

Le montant des droits d'engagements est limité à 130 euros avec la publicité de l'organisateur.

3.3 CONCURRENTS ET PILOTES ADMIS

En régional

Une même voiture peut être utilisée par deux pilotes (double monte), à condition que chacun d'eux soit régulièrement engagé.

En national

Un pilote pourra s'engager sur plusieurs véhicules à condition que ceux-ci se trouvent engagés dans des catégories différentes et que le montant de l'engagement ait été réglé pour chaque véhicule.

3.4 EQUIPEMENTS DES PILOTES

Pendant le déroulement des épreuves d'accélération, le pilote doit se trouver seul à bord de sa voiture, sanglé et casqué.

En régional

Casque homologué aux normes NF minimum ou CEE.

Des vêtements couvrant bras et jambes, des chaussures fermées sont obligatoires.

En national

Voir règlement des catégories, disponible sur le site ffsa.org.

3.5 ADMINISTRATIF

La licence correspondante (ou le titre de participation) a la catégorie du véhicule engagé, le permis de conduire (sauf licence junior) et le passeport technique sont à présenter lors du contrôle administratif.

ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

En national

Sont admis en national les véhicules répondant aux règlements techniques des épreuves d'accélération disponible sur le site ffsa.org

	1/4de mile (402,32 mètres)	1/8 de mile (201,16 mètres)
STREET RUN	Index mini 12'00	Index mini 7'50
SUPER STREET	Index 10'90	Index 6'95
SUPER GAS	Index 9'90	Index 6'30
SUPER COMP	Index mini 6'0	Index mini 3'70
Des pools supplémentaires pourront être créées pour une meilleure répartition des concurrents.		

Junior Dragster les références de temps sont en fonction de l'âge du pilote		
Catégories	Index mini	disqualification
8 – 9 ans	12.90	12.499
10-12 ans	8.90	8.499
13-17 ans	7.90	7.699

En régional

Sont admis tous les véhicules normalement commercialisés et les juniors dragster, répondant au règlement technique des épreuves régionales d'accélération disponible, sur le site ffsa.org

	1/8 mile (201,16 mètres) ¼ mile (402,32 mètres)
Pool A	index mini 7'50 (12'00¼ mile) pour les pistes occasionnelles
Des pools supplémentaires pourront être créées pour une meilleure répartition des pilotes.	

ARTICLE 5. PUBLICITE

Application des prescriptions générales FFSA.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

Les prescriptions des règles techniques et de sécurité de la discipline, en application de l'article R331-18 à R331-45 du code du sport devront être respectées dans toutes les épreuves.

6.1 PARCOURS

Le parcours est constitué d'une piste qui est une ligne droite, tracée sur un revêtement dur et stable (Voir plan de piste en annexe)

Il faut prévoir également une voie de retour permettant aux voitures de rejoindre le départ en toute sécurité (en cas d'absence de voie de retour, le retour des voitures se fera par la piste, en groupe et au pas derrière un véhicule de l'organisation).

6.2 COUVERTURE MEDICALE

En régional

Un docteur en médecine et une ambulance sont nécessaires près de la ligne de départ.

En national

Un docteur en médecine, une ambulance et un matériel de désincarcération sont nécessaires près de la ligne de départ.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES D'ACCELERATION

En complément du règlement standard

7.1 EPREUVES D'ACCELERATION LIBRES

En régional & national

Des épreuves d'accélération libres, chronométrées pourront être organisés.
Aucun classement autre que le résultat de la confrontation deux à deux des voitures n'est établi.
Les concurrents devront être titulaires au minimum d'un titre de participation entraînement.

7.2 REGIONAL & NATIONAL

Le départ se fera moteur en marche. Le signal de départ est donné par l'allumage du feu de départ (arbre de Noël).

7.2.1 ESSAIS

7.2.1.1 Un concurrent pourra participer aux essais a la condition d'avoir effectué les contrôles administratifs et techniques.

7.2.1.2 Libres

Le nombre d'essais est à la discrétion du Directeur de Course.

7.2.1.3 Qualificatifs

Chaque pilote devra, avoir participé, au minimum à un essai qualificatif dans sa catégorie ou pool.

7.2.1.4 Responsabilité

Le concurrent est responsable des agissements de son équipe et de ses accompagnants.

7.3 REGIONAL & NATIONAL

7.3.1 POOL

7.3.1.1 A l'issue des essais qualificatifs les pilotes sont répartis en pool, (A B C D E etc.....) de performances similaires (maximum 16 pilotes par série), les pilotes pourront choisir leur pool. Si deux pilotes sont engagés sur la même voiture, ils devront choisir 2 pool différentes.

7.3.2.2 Durant le déroulement de ces séries, les règles suivantes doivent être respectées :

Le choix de la voie de passage est déterminé par les temps des essais.

En cas de faux départ d'un des deux pilotes, son adversaire est déclaré gagnant.

En cas de faux départ simultané des deux pilotes, la manche doit être recourue.

7.3.2.3 CHRONOMETRAGE

Au minimum, un système de chronométrage par cellule électronique ou transpondeur, associé à une imprimante, est exigé (précision au 1/1000^{ème} de seconde)

Un système informatique permettant d'établir des classements est par ailleurs recommandé.

Les spécifications à respecter en terme d'équipements de la piste sont au minimum les suivantes :

Départ

- Arbre de Noël conseillé.
- Feu de départ : Un feu de couleur à commande manuelle associé automatiquement à la mise en marche du chronométrage est recommandé.
- Système de décompte : Un système avertissant les pilotes de l'imminence de l'allumage du feu de départ (compte à rebours manuel, électronique ou extinction successive de plusieurs feux de couleur recommandé)
- Système de faux départ : Un système électronique permettant de détecter les faux départs est recommandé. Il pourra cependant être remplacé ou complété par deux juges de départ (un par voie), chargés de signaler tout faux départ
- Ligne de placement : La ligne de placement du véhicule sera reculée de 30 cm par rapport à la ligne de cellule.

Arrivée

- Une cellule de chronométrage au niveau de la ligne d'arrivée
- Un système électronique, permettant de désigner la voiture ayant la première franchie la ligne d'arrivée, est recommandé. Il pourra cependant être complété par deux juges d'arrivée (un par voie), chargés de désigner à l'aide de drapeaux la voiture ayant franchi la ligne d'arrivée la première.

7.4 NATIONAL

7.4.1 PRE GRILLE

La pré-grille est l'espace, où les véhicules de compétition se préparent, se rangent par paires, pour se mettre en condition de départ et aux ordres du Chef de piste.

L'accès à la pré grille sera autorisé aux concurrents après qu'ils aient satisfait aux contrôles techniques et administratifs.

Tous les concurrents sont tenus d'arborer un numéro de compétition, fourni par l'organisation. Il sera placé à gauche et/ou à droite du véhicule en arrière du pilote visible par les chronométreurs, ainsi que sur le pare brise.

Les stickers des partenaires de course doivent être placés aux emplacements prévus par l'organisateur technique.

7.4.1.1 Les compétiteurs doivent se présenter en pré grille 10 mn avant le passage de leur session. Si le délai n'est pas respecté, l'accès à la piste leur sera refusé par le chef de piste.

7.4.1.2 Une fois que le véhicule a atteint la pré grille, il doit être prêt à courir. Il appartient au concurrent de s'assurer que lui et son adversaire sont prêts pour chaque nouveau run.

Si un concurrent est sur la ligne de départ et que son adversaire ne s'est pas présenté dans les deux minutes, ce dernier pourra être déclaré hors course par le directeur de course.

7.4.1.3 Si un concurrent notifie à la fois à son adversaire et au directeur de course qu'il n'est pas prêt, le jumelage suivant peut être lancé. Toutefois, si toutes les paires ont été accomplies pour les éliminatoires respectives, il peut être accordé, suivant les disponibilités de temps et de condition de course, de donner une deuxième chance aux deux concurrents

7.4.1.4 Si une anomalie technique est constatée sur la pré grille, la mise en conformité devra être immédiate.

A défaut, l'accès à la piste sera refusé. En cas de récurrence, une mesure d'exclusion sera prononcée.

7.4.1.5 Le démarrage ne peut se faire que par le pilote assis normalement à son volant. Il n'est pas permis de pousser/tirer à la main un véhicule ou de le pousser/tirer avec un autre véhicule pour le démarrer en pré-grille.

7.4.2 GRILLE DE DEPART

La grille de départ, qui suit la pré grille, est un espace interdit au public et aux animaux.

Elle est également interdite aux enfants (sauf compétiteurs juniors) même accompagnés.

Elle est placée sous les ordres du chef de piste et/ou du directeur de course.

Elle est réservée :

- Aux compétiteurs effectuant leur run en possession de leur licence.
- Aux membres de leurs équipes dûment munis de leur passe d'accès à la piste portant le n° de course du véhicule qu'ils accompagnent.
- Aux délégués des fédérations portant leur laissez-passer.
- Aux commissaires et officiels de l'épreuve portant leur licence.
- Aux services de sécurité et médicaux.
- Aux organisateurs portant leur laissez-passer.
- Aux photographes accrédités équipés de gilet de sécurité.

7.4.2.1 Le pilote doit se présenter en grille, casqué, sanglé, prêt au départ. Tenue vestimentaire et accessoires de sécurités conformes en fonction des catégories. (Voir réglementation). Vitres et toit ouvrant doivent être fermés.

7.4.2.2 Si une anomalie est constatée sur la grille **par un officiel**, l'accès à la piste sera refusé. En cas de récurrence, une mesure d'exclusion sera prononcée.

7.4.2.3 Le choix de la voie est libre pendant les qualifications. En éliminatoires, le meilleur temps du tour précédent (ou du classement de la grille au 1^{er} tour) a le choix de la voie.

7.4.2.4 Une intervention du/des membres de l'équipe est autorisée dans cette zone sous réserve que la durée de cette intervention ne dépasse pas le temps imparti.

7.4.2. Le démarrage ne peut se faire que par le pilote assis normalement à son volant. Il n'est pas permis de pousser/tirer à la main un véhicule ou de le pousser/tirer avec un autre véhicule pour le démarrer en grille de départ.

7.4.3 BURN-OUT

Les burn-out avant le run sont limités à la zone réservée.

Pour aider le burn-out, seule l'eau (H₂O) est autorisée.

Après le burn-out, la pulvérisation dans l'admission ou sur toute autre partie mécanique d'un quelconque produit ou un agent de refroidissement est interdite.

Pour les véhicules fonctionnant au méthanol, il est toléré l'application d'antigel sur les parties mobiles de la tringlerie liées à la carburation.

La zone de burn-out doit être considérée comme intégrée à la procédure de départ.

La mise en place est ordonnée par le starter et seulement par lui.

Seul les membres de l'organisation sont autorisés à mouiller la zone de burn-out, sous les directives du pilote et/ou du/des membres son l'équipe.

7.4.3.1 Un maximum de 2 burn-out est autorisé.

7.4.3.2 Il est interdit aux membres de l'équipe de tenir (toucher) un véhicule pendant le burn-out

Si transgression : exclusion.

7.4.3.3 Si un incident survient sur le véhicule pendant le burn-out, une intervention du/des membres de l'équipe est autorisée dans cette zone sous réserve que la durée de cette

7.4.3.4 Les catégories effectuant un run en moins de 12s sont autorisées à dépasser les cellules de départ pendant le burn-out.

7.4.3.5 Le temps maximum sera de deux minutes, entre le début du burn-out du premier concurrent et le burn-out du deuxième.

7.4.3.6 À la fin de la période de deux minutes, ou une fois qu'un véhicule a allumé les lampes de pré-stage, l'autre véhicule aura un maximum de 30 secondes pour se présenter.

7.4.3.7 Le franchissement accidentel de la ligne centrale pendant le burn-out n'entraîne pas de sanction.

Tout incident reste néanmoins à l'appréciation du directeur de course, notamment en cas de mise en danger de personnes.

7.4.4 PRESENTATION A L'ARBRE DE NOËL

Une fois dans la zone finale de présentation, toutes les procédures préalables au run doivent être terminées.

Aucun membre de cette équipe ne doit toucher au véhicule ou intervenir sur une quelconque fonction propre à ce véhicule lorsqu'il se trouve dans cette zone. Les procédures comme celles qui suivent doivent être terminées avant présentation du véhicule : alignement du véhicule après le burnout, retrait des sécurités de parachute, nettoyage des pneus, réglages du moteur / des injecteurs, verrouillage du toit ouvrant, réglages des barres "Wheelie", etc.

L'arbre de Noël est un dispositif complet de mise en place et de procédure de départ. Il est couplé avec un réseau de cellules photo-électriques.

La mise en place est ordonnée par le starter et seulement par lui.

Les 2 véhicules concurrents doivent allumer successivement, par l'intermédiaire des cellules, les lampes pré stage et stage pour se mettre aux ordres du starter.

C'est le starter qui déclenche la procédure proprement dite.

En Sportsman : 3 ampoules ambre en cascade puis une verte. (Intervalle 0''500)

En Pro tree : 3 ampoules ambre simultanées puis une verte. (Intervalle 0''400)

Le feu rouge prononce un départ anticipé ou une élimination/ sanction.

Les 2 feux rouges clignotants simultanés imposent un arrêt immédiat des moteurs et une interruption de course.

7.4.4.1 L'intervention du/des membres de l'équipe est interdite en pré stage et ensuite.

7.4.4.2 Le départ avant la procédure normale (avant les feux ambre) entraîne une élimination directe. (Temps non comptabilisé en qualification.)

7.4.4.3 Le dépassement accidentel de la cellule stage avant la procédure de départ peut occasionner un remplacement, à l'appréciation du starter, en qualifications. Il entraîne un feu rouge en éliminatoires.

7.4.4.4 Un feu rouge en qualifications invalide le temps effectué.

7.4.4.5 Un feu rouge en éliminatoires entraîne une élimination.

7.4.4.6 En Bye-run, le feu rouge n'est pas une cause d'invalidation.

7.4.4 Bye-run : Les bye-runs sont obligatoires et sont attribués automatiquement en fonction des grilles officielles. (En cas d'un nombre de participants impair).

Le pilote est déclaré gagnant dès qu'il a reçu le signal de départ. Il n'est pas obligé de franchir la ligne d'arrivée.

7.4.4.8 Solo-run : si un concurrent ne se présente pas au départ, son adversaire effectuera son run en solo. Ce n'est pas un bye-run : La règle du rouge s'applique et il doit franchir la ligne d'arrivée.

7.4.4.9 Si la lampe bleue au centre de l'arbre de Noël est allumée, la règle du "Courtesy lane" est requise : elle consiste à ce que les lampes de pré stage des 2 voies doivent être allumées avant d'allumer les lampes de stage. Si non respect : feu rouge.

7.4.5 RUN

Le run est la partie chronométrée de la course. Le temps est comptabilisé entre le moment où la roue avant quitte la cellule de départ et où elle coupe la cellule d'arrivée.

7.4.5.1 Le franchissement de la ligne centrale en qualification invalide le temps effectué.

7.4.5.2 Le franchissement de la ligne centrale en éliminatoires entraîne une élimination.

7.4.5.3 En Bye-run, ou en solo run, le franchissement de la ligne centrale n'est pas une cause d'invalidation, sous réserve de passer la ligne d'arrivée sur la même voie qu'au départ.

7.3.5.4 Le dépassement de l'index en éliminatoires entraîne une élimination.

7.4.5.5 Le dépassement de l'index par les 2 concurrents en éliminatoires entraîne la victoire du concurrent le plus proche de l'index.

7.4.5.6 En Bye-run, le dépassement de l'index en éliminatoires n'est pas une cause d'élimination.

7.4.5.7 En Solo run, le dépassement de l'index en éliminatoires entraîne une élimination

7.4.5.8 Des vérifications techniques pourront être faites à tout moment par les commissaires techniques.

7.4.5.9 Seul le participant déclaré doit conduire le véhicule sur la piste pour les qualifications et la course.

7.4.5.10 Un changement de pilote et/ou de véhicule entraîne dans tous les cas une exclusion et une demande de sanction à la FFSA.

7.4.5.11 Tout conducteur qui s'arrête sur la piste ou sur ses accotements, que ce soit volontairement ou involontairement (par exemple sur une panne du véhicule), doit y séjourner jusqu'à ce qu'il soit autorisé à se déplacer et être dirigé par un commissaire.

7.4.5.12 Tout conducteur qui refuse de réduire volontairement sa vitesse ou de s'arrêter avec son véhicule de remorquage (par exemple une dérive excessive du véhicule vers le centre ou le bord de la piste pendant le retour des véhicules), ou à tout conducteur qui ne respecte pas la sécurité ou celle des autres conducteurs sera passible d'une demande de sanction à la FFSA.

7.4.6 EXCLUSION:

Motifs d'exclusion :

7.4.6.1 «Première» ou «pire» infraction :

Le résultat idéal du run est d'avoir un gagnant et un perdant.

Dans le cas où les deux concurrents se rendraient coupables d'une infraction pendant la course d'élimination, la règle de la «Première » ou « pire » infraction doit s'appliquer.

Cette règle s'applique en toutes circonstances comme dans le cas où un concurrent fait un rouge, puis son adversaire éclate son index. Le rouge serait classé comme la première / pire infraction.

7.4.6.2 La «Première décision» s'applique lorsque les deux concurrents se sont rendus coupables d'une même infraction. C'est celui qui a commis l'infraction en premier qui sera exclu.

7.4.6.3 La «pire» intervient quand les deux concurrents se sont rendus coupables d'une infraction différente, alors l'ordre suivant des infractions s'appliquera.

7.4.6.4 La «pire» des infractions entraînera l'exclusion du concurrent, à partir du point "A" suivant. Règle du «pire » dans le sens décroissant de gravité :

A : Présentation sur la ligne de départ hors délais.

B : Franchir ou chevaucher la ligne centrale ou les lignes de démarcation extérieures.

C : Feu rouge.

D : Casser l'index.

7.4.7 GENERALITES :

7.4.7.1 Tous les véhicules sont tenus de maintenir un minimum de 76 mm de garde au sol, mesuré entre l'avant du véhicule et 300 mm derrière l'axe de l'essieu avant, 50mm pour le reste de la voiture. Les Wheelies bars sont exemptés. La hauteur sera mesurée lors des vérifications techniques. Si la hauteur d'un véhicule rencontre un problème au passage de la ligne de départ avec les cellules et que son véhicule n'a pas la hauteur requise, il pourra être exclu de la compétition.

7.4.7.2 Les véhicules doivent être en permanence en bon état de présentation esthétique.

7.4.7.3 Tous les membres de l'équipe d'un participant, ainsi que tous les intervenants en zone de départ, doivent être en permanence vêtus de manière correcte et avoir une tenue et un maintien conforme à l'image du sport automobile.

7.4.7.4 Le pilote est responsable du/des membres de son équipe. Un comportement inadéquat et/ou contraire à l'esprit sportif peut entraîner une exclusion.

7.4.7.5 En dehors de la piste, les véhicules de course se conforment aux règles générales de sécurité : Allure réduite à 10 km/h sur toutes les voies de circulation de la manifestation.

7.4.7.6 Le pilote et les membres de son équipe doit parfaitement connaître le langage des signes spécifiques au dragster. (Présentation au briefing).

7.4.7.7 De manière générale, toute transgression d'interdit entraîne l'exclusion du concurrent.

Pour les pénalités, réclamations et appels, se référer à la réglementation FFSA, disponible sur www.ffsa.org.

7.4.8 GRILLES

Les jumelages de catégories sont fondés sur des grilles établies par la FIA.

Les temps écoulés (ET) qualificatifs déterminent les positions sur la grille.

Les grilles ET et Sportsman peuvent utiliser une grille modifiée dans laquelle la moitié supérieure du plateau est jumelée à la moitié inférieure (1 contre 17, 2 contre 18, 3 contre 19, etc. dans un plateau de 32 voitures).

Plus de grilles sont montrées dans deux documents qui peuvent être consultés sur: www.fia.com

7.4.9 PROCEDURES D'HOMOLOGATION INTERNATIONALE DES RECORDS :

Pour les performances réalisées lors des courses de dragsters, la norme d'excellence est le Record International de la FIA. Ce record est établi au cours de toute la saison, dans des conditions contrôlées, lors d'épreuves d'homologation agréées. Chaque run d'homologation se déroule dans des conditions d'examen scrupuleux des procédures de départ, de course, d'arrivée, et de chronométrage. Chaque voiture est minutieusement inspectée pour déterminer sa conformité aux exigences de classe ; elle est notamment soumise à des vérifications de poids, de cylindrée, des limitations mécaniques et, s'il y a lieu, de carburant. Dans un sport où les records jouent un rôle aussi vital, toutes les précautions sont prises pour garantir leur précision et leur validité. Afin d'assurer la validité de chaque nouveau record, une performance de confirmation s'approchant de moins d'1 % du nouveau record est exigée lors de la même épreuve. Si deux runs dépassent le record existant mais ne sont pas à moins d'1 % l'un de l'autre, le temps le plus rapide ou la vitesse la plus élevée seront acceptables comme confirmation du temps le plus lent ou de la vitesse la moins élevée, qui constitueront le nouveau record.

Les records de temps écoulé seront homologués et listés au millième de seconde. Les records de vitesse seront mesurés au centième de mile par heure. Si, lors d'une même épreuve, deux concurrents sont ex aequo au millième de seconde près pour le record du temps écoulé, on recherchera, pour les départager, qui a effectué le mile par heure le plus rapide pendant ce run. S'ils sont encore ex aequo, le record du run appartiendra à celui qui l'aura établi le premier. Même chose en cas d'ex aequo lors d'une course ultérieure. De même, si deux concurrents sont ex aequo pour le record de vitesse, ils seront départagés par le temps écoulé le plus rapide lors du run ayant établi le nouveau Record International de la FIA. Les Dragsters/Funny Cars professionnels et Top Methanol peuvent établir des records de vitesse indépendamment des records du temps écoulé ;

Les records peuvent être établis jusqu'à ce que le pilote soit éliminé de la compétition ; les runs précédents sont admis comme confirmation d'un record à 1 % près. Il est interdit aux concurrents d'établir des records avec un véhicule puis de concourir dans les éliminatoires avec un autre véhicule. Seul le pilote détenant le record à l'issue de l'épreuve se verra attribuer le record. Un record établi puis perdu au cours de la même épreuve ne sera pas reconnu.

7.4.10 MATERIEL DE CHRONOMETRAGE

Un système complet de chronométrage électronique est exigé, incorporant la possibilité de handicap, le détail des Temps Ecoulés (E.T.) et les Vitesses Terminales pour chaque voie, avec des précisions de 0,001 seconde et 0,016 km/h (0,01 mph) respectivement.

Un système de départ complet de type «Arbre de Noël» doit être utilisé, avec trois feux orange.

a) Faisceau de Pré-présentation : Situé à 17,8 cm (7 pouces) avant le Faisceau de Présentation. Son seul but est d'indiquer au concurrent que la roue avant du véhicule approche du Faisceau de Présentation.

b) Faisceau de Présentation : Situé à 40,6 cm (16 pouces) avant le Faisceau de Garde, il indique que le véhicule est dans la position correcte pour le départ. Le Feu de Présentation devrait se déclencher lorsque le bord avant de la roue avant du véhicule franchit le Faisceau de Présentation. Le Faisceau de Présentation sert également à déclencher les chronomètres de Temps Ecoulé (E.T.) lorsque la roue franchit le faisceau, et il déclenche le feu rouge de «faux départ» si la roue franchit ce faisceau avant l'apparition du feu vert.

c) Faisceau de Garde : Assure que le mouvement du véhicule requis pour quitter le Faisceau de Présentation («roll out») ne soit pas excessif. Si le Faisceau de Garde est franchi en même temps que le Faisceau de Présentation, et que la séquence de départ a été mise en action, les chronomètres et le feu rouge de «faux départ» seront déclenchés si le feu vert n'apparaît pas.

d) Faisceau de Ligne d'Arrivée : Le Faisceau de Temps Ecoulé (E.T.) est situé sur la Ligne d'Arrivée.

e) Mouchards de Vitesse : Ils sont situés à 20,12 mètres (66 pieds) avant et sur la Ligne d'Arrivée dans chaque voie.

f) Hauteur des Cellules Photoélectriques : Idéalement, les sources lumineuses devraient être installés aussi près que possible du niveau de la surface de la piste, le filament étant en position verticale. Le mouvement du véhicule requis pour quitter le Faisceau de Présentation («roll out») sur la Ligne de Départ devrait être le même pour les deux voies, et tous les faisceaux devraient être parallèles.

ARTICLE 8. PENALITES - RECLAMATION - APPEL

En régional & national

Peuvent entraîner une mise hors course immédiate de l'épreuve, définitive, sans appel et sans contrepartie :

- Tous les pilotes réalisant un temps, inférieur à leur index pendant les manches éliminatoires seront éliminés.
- Tout franchissement des lignes de démarcation dans la zone d'accélération
- Tout contact avec les séparateurs plastiques ou autre équipement de la piste
- Toute conduite ou comportement dangereux ou antisportif (notamment non-respect des limitations de vitesse dans la voie de retour)
- Le concurrent est responsable des agissements de son équipe et de ses accompagnants

En national

- Toute réclamation devra être établie en accord avec les stipulations de Code Sportif international (art 171 et suivant)
- Chaque réclamation devra être adressée au Directeur de Course ou au chargé des relations avec les concurrents au plus tard 30 minutes après l'affichage des résultats.
- Chaque réclamation devra être rédigée par écrit et accompagnée de la caution, (montant non restitué si la réclamation est jugée injustifiée).
- Les concurrents peuvent faire appel des décisions, conformément aux articles 180 et suivants du code sportif international.

En régional

Aucune réclamation n'est admise.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.2 1 Le classement final, pour chacune des Pools et ou catégories, est déterminé comme suit:

- | | |
|------------------|--|
| 1 ^{er} | Vainqueur de la finale |
| 2 ^{ème} | Finaliste |
| 3 ^{ème} | ½ finalistes (pilotes classés dans l'ordre de leur temps réalisé en essai) |
| 4 ^{ème} | ½ finalistes (pilotes classés dans l'ordre de leur temps réalisé en essai) |

9.2.2 En cas de force majeure ou dans l'impossibilité de faire disputer les finales, le classement scratch pourra être établi en prenant compte du temps des essais.

ARTICLE 10. PRIX

En régional

Aucun prix en espèce ne pourra être distribué.

En national

Libre

Dans la mesure où le début de la remise des prix a lieu à l'heure prévue, les pilotes classés qui ni participerait pas, perdront le bénéfice de leur prix.

ARTICLE 11. RESPONSABILITE

Par le fait de son inscription tout conducteur prenant part à une épreuve d'accélération adhère sans restriction au règlement sportif, au règlement particulier de l'épreuve et au règlement technique de la discipline.

En régional

Tous les cas non prévus au présent règlement seront réglés par le Directeur de Course.

En national

Tous les cas non prévus au présent règlement seront réglés par le Collège des Commissaires Sportifs.