

REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE DES PARCOURS D'ACCELERATION.

SOMMAIRE

TITRE I : RAPPEL DES PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES

TITRE II : REGLES D'ORGANISATION ET D'ENCADREMENT

**TITRE III : CRITERES D'APPROBATION DES PARCOURS D'EPREUVE
D'ACCELERATION.**

TITRE I :
RAPPEL DES PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES

A- ARTICLES R331-18 A R331-45 DU CODE DU SPORT.

B- ARRETE DU 7 AOÛT 2006.

C- ARRETE DU 27 OCTOBRE 2006

D- CIRCULAIRE DU 27 NOVEMBRE 2006.

E- INSTRUCTION DU 19 OCTOBRE 2006.

TITRE II : REGLES D'ORGANISATION ET D'ENCADREMENT

ARTICLE 1 : Définition.

Ces manifestations comportant la participation de véhicules terrestres à moteur se déroulent sur un parcours qui peut être :

- Des voies normalement ouvertes à la circulation publique et qui font l'objet le jour de la manifestation d'un arrêté préfectoral interdisant toute circulation publique.
- Des circuits permanents ou non permanents.

Une automobile est un véhicule terrestre à moteur, roulant sur au moins 4 roues non alignées, dont 2 au moins assurent la direction et 2 au moins assurent la propulsion, toujours en contact avec le sol, que le conducteur dirige au moyen d'un volant. Tous les occupants du véhicule doivent être assis dans un siège, et pouvoir y être attachés au moyen d'une ceinture de sécurité.

Une épreuve d'accélération est une course entre deux véhicules sur une ligne droite séparée par des cônes, des lignes ou autres, délimitant la zone de parcours de chaque véhicule.

ARTICLE 2 : Juridiction.

Toutes ces manifestations doivent être organisées conformément aux présentes règles techniques et notamment aux dispositions du Titre III dénommé « Critères d'approbation des parcours d'épreuve d'accélération », à la loi n° 84-610 modifiée, aux dispositions des articles R331-18 à R331-45 du code du sport et des textes pris en application et suivant le règlement particulier de la manifestation, celui-ci ne pouvant, en aucun cas, être en contradiction avec les précédents règlements.

ARTICLE 3 : Organisation.

3.1 - Organisateur technique :

L'organisateur technique est une personne physique ou morale qui est responsable de la mise en place des sites et infrastructures de l'épreuve et notamment de l'établissement du plan de sécurité :

- Les fonctions d'organisateur technique peuvent être tenues par des personnes physiques ou morales distinctes de l'organisateur administratif.
- Elles peuvent être également assumées par l'organisateur administratif tel que défini ci-dessus.
- L'organisateur technique est responsable de la mise en œuvre des décisions administratives autorisant l'épreuve.
- Il doit prendre les mesures qui s'imposent pour l'information du public en matière de sécurité, notamment par l'indication des zones strictement interdites au public : les contrevenants engageant leur propre responsabilité.

3.2 - Organisateur administratif :

L'organisateur administratif est une personne physique ou morale qui est responsable du traitement de l'épreuve sur le seul plan administratif, à savoir :

- Dépôt des demandes d'autorisation auprès des autorités préfectorales compétentes pour autoriser l'épreuve.
- Nomination des officiels de l'épreuve.
- Constitution et dépôt du règlement particulier pour demande de l'autorisation de la manifestation.
- D'une façon générale, l'accomplissement de toutes les tâches administratives obligatoires pour le déroulement d'une épreuve vis-à-vis des autorités publiques compétentes.
- L'organisateur administratif ne dispose d'aucun pouvoir et n'encourt aucune responsabilité concernant le déroulement de l'épreuve, sur le plan sportif, commercial, financier, ni sur celui de la sécurité vis-à-vis du public ou des concurrents, ou encore de l'ordre public.
- L'inscription éventuelle de l'épreuve au calendrier de la Fédération Délégitaire.

ARTICLE 4 : Encadrement.

4.1 – Formation.

Tous les personnels d'encadrement définis ci-dessous devront avoir la qualification requise pour la discipline. Cette qualification, dans le cadre de la délégation de pouvoir, est validée par la FFSA, fédération délégataire sur la base d'un référentiel de compétences qu'elle a élaboré.

Cette qualification qui prend la forme d'une attestation délivrée par la fédération délégataire, doit pouvoir être présentée par les officiels en fonction sur la manifestation à toute réquisition des autorités (cf. circulaire du Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la vie associative, relative à la Qualification des officiels en charge de la sécurité dans les manifestations de véhicules terrestres à moteur.) ou d'une licence encadrement, spécifiant la qualification requise, délivrée par la fédération délégataire.

4.2 - Directeur de Course.

La mission du Directeur de Course est d'assurer la conduite sportive de l'épreuve, à l'exclusion de toutes autres responsabilités.

Il lui appartient de:

- Demeurer en liaison avec les autorités civiles et militaires de sorte à être en mesure de recevoir de celles-ci, à tout moment, les informations concernant la situation, sur le plan de la police et de la sécurité publique.
- S'assurer que tous les officiels sont à leur poste.
- S'assurer que tous les officiels disposent des informations concernant l'épreuve, leur permettant de remplir leurs fonctions.
- Surveiller les concurrents et leurs véhicules et d'empêcher tout concurrent ou conducteur exclu, suspendu ou disqualifié, de prendre part aux épreuves pour lesquelles il n'est plus qualifié.
- S'assurer que chaque véhicule, et s'il y a lieu chaque concurrent, est porteur des numéros distinctifs correspondant à ceux de la liste des inscrits au départ.
- S'assurer que chaque véhicule est conduit par le conducteur désigné, de grouper les véhicules d'après leur catégorie ou leur classement.
- Faire avancer les véhicules aux lignes de départ, de les placer dans l'ordre prescrit et s'il y a lieu de donner le départ.
- Réunir les procès-verbaux des Chronomètres, des Commissaires Techniques, des Commissaires de Piste ainsi que tous les renseignements nécessaires pour établir les classements.

Les questions de nature administrative, financière ou celles qui touchent à la sécurité du public, ne relèvent pas de la compétence du directeur de course dont les seules attributions sont d'ordre sportif à l'exclusion de toutes autres.

Il en est autrement lorsque le Directeur de Course reçoit des instructions précises des autorités chargées de la sécurité publique, touchant le déroulement de l'épreuve.

Il est alors de son devoir de les exécuter.

4.2.1 - Chef de Piste.

En dehors d'une manifestation ou des entraînements qui s'y rapportent, un Chef de Piste devra être présent, de manière à :

- S'assurer que les moyens de sécurité humains et matériels sont mis en place pour le bon déroulement de l'activité.
- Veiller à ce que les conducteurs aient été correctement informés avant le début de l'activité.
- S'assurer que tous les commissaires de piste sont à leur poste.
- S'assurer que tous les commissaires de piste disposent des informations concernant le déroulement de l'activité, leur permettant de remplir leurs fonctions.
- Encadrer et surveiller les concurrents et leurs véhicules.
- S'assurer que chaque véhicule, et s'il y a lieu chaque concurrent, est porteur des numéros distinctifs correspondant à ceux de l'activité, de manière à pouvoir rapporter d'éventuels comportements dangereux sur la piste.
- S'assurer que chaque véhicule est conduit par le conducteur désigné, de grouper les véhicules d'après leur catégorie.

- Gérer les départs successifs des véhicules
- Exercer le cas échéant la fonction de « Commissaire »

Le Chef de Piste est désigné par le Gestionnaire de la piste et n'est pas nécessairement titulaire d'une formation spécifique telle que défini au point 4.1.

Cette disposition ne préjuge pas des autres dispositions prises par pour l'encadrement des activités physiques et sportives par le Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative.

4.3 - Contrôleur Technique.

Les vérifications et contrôles techniques seront effectués sous la responsabilité d'un Commissaire Technique désigné au règlement particulier de l'épreuve en tant que " Commissaire Technique responsable".

Le Commissaire Technique responsable est le seul accrédité à présenter au Directeur de Course les différents rapports qui doivent être établis.

Préalablement,

- Il s'assurera et organisera la mise en œuvre des moyens humains, matériels et structures nécessaires devant être mis à disposition par l'organisateur pour réaliser l'ensemble de sa mission et les différents contrôles techniques jugés nécessaires.
- Il devra disposer des documents et matériels pour assurer sa fonction.
- Il pourra présenter à son initiative un rapport sur les contrôles visuels et les anomalies techniques qu'il aurait pu relever durant le déroulement de l'épreuve en sus du rapport des contrôles qui auraient été demandés par la Direction de Course durant et en fin d'épreuve.

4.4 - Commissaires de Piste.

Dans le cadre d'une compétition, des postes de Commissaires de Piste pour la signalisation officielle doivent être implantés, en nombre suffisant de façon à :

- Etre situés à un emplacement correctement.
- Donner aux coureurs, au moyen de drapeaux, toute information nécessaire pendant la course.
- Etre distinctivement indiqués.
- Etre choisis de manière à ce que les signaux donnés soient parfaitement visibles des coureurs,

Nota : Certains postes pourront être remplacés par de puissants feux à éclats de couleur rouge et jaune. Ces feux seront alors télécommandés par un Commissaire de Piste situé à proximité de la zone.

Devoirs des commissaires de piste:

Les Commissaires de Piste, occupent, le long du parcours, des postes qui leur sont désignés par le directeur de course ou le comité d'organisation. Dès l'ouverture d'un meeting, chaque Chef de Poste est sous les ordres du Directeur de Course auquel il doit rendre compte immédiatement par les moyens dont il dispose (téléphone, signaux, estafettes, etc.) de tous les incidents ou accidents qui peuvent se produire dans la section dont son poste a la surveillance.

Les Signaleurs sont spécialement chargés de la manœuvre des drapeaux de signalisation pour indiquer aux pilotes tout danger ou toute difficulté qu'ils ne pourraient pas prévoir.

Le Commissaire de Piste doit entretenir son secteur de piste pour qu'il reste propre et libre d'obstacles, en essayant d'éliminer l'huile qui s'y serait répandue, sauf s'il est formellement demandé de ne pas le faire, à l'aide de produit absorbant, de balais et de pelles.

A la fin de chaque compétition, chaque chef de poste doit remettre au Directeur de Course un rapport écrit sur les incidents ou accidents constatés par lui.

4.5 - Responsable Médical.

Un docteur en médecine inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins,

Il devra de préférence être spécialiste en anesthésie-réanimation chirurgicale ou réanimation médicale ou éduqué dans les services mobiles d'urgence et de réanimation et ayant acquis une formation à la prise en charge des urgences soit par une qualification universitaire, soit par une expérience professionnelle d'au moins un an dans le domaine de l'urgence et de la réanimation.

4.6 - Chronométrateurs.

Les principaux devoirs des Chronométrateurs sont :

- A l'ouverture du meeting, se mettre à la disposition du Directeur de Course qui leur donnera, si besoin est, les instructions nécessaires.
- Donner les départs, s'ils en reçoivent l'ordre du Directeur de Course.
- Etablir en permanence l'ordre de passage de chaque voiture sur la ligne de passage.
- Etablir éventuellement les temps mis par chaque concurrent pour accomplir le parcours.
- Dresser et signer, sous leur propre responsabilité, leurs procès-verbaux relatifs aux performances réalisées (temps, classement, etc.) et les remettre, accompagnés de tous les documents nécessaires au Directeur de Course.

ARTICLE 5 : Aménagements des parcours.

Les parcours seront aménagés conformément aux présentes règles et aux « Critères d'Approbaton des Parcours d'Épreuves d'Accélération ».

Dans le cadre d'une compétition, l'organisateur devra prévoir également :

- Une prégrille.
- Une zone pour les contrôles techniques et administratifs.
- Une liaison téléphonique avec l'extérieur en état de marche.
- Des moyens de liaison entre le Directeur de Course, les postes de Commissaires, le Responsable Médical.
- Un poste de chronométrage pointage situé à la hauteur de la ligne de départ

ARTICLE 6 : Médicalisation des compétitions.

6.1 – Moyens de secours.

- Un responsable médical en conformité avec l'article 4.5. Le choix du personnel et les moyens matériels de secours doivent être placés sous sa responsabilité et dans tous les cas soumis à son approbation.
- Une ambulance sera présente près de la ligne de départ.

6.2 – Aptitudes médicales.

Tout concurrent devra être en possession d'un certificat de non contre-indication à la pratique de la compétition concernée, délivré par un médecin possédant un certificat d'études spéciales de médecine du sport ou possédant une capacité de médecine du sport ou équivalence, et ce, suivant les critères fixés par la fiche médicale consultable sur l'imprimé de demande de licence figurant sur le site www.ffsa.org dans « l'espace licenciés », rubrique « Devenir licencié ». La liste de ces médecins peut être obtenue, département par département, auprès de chaque conseil départemental de l'Ordre des Médecins ou sur le site web de l'Ordre National des Médecins – www.conseil-national.medecin.fr.

NOTA : certificat médical simple dans le cas d'une seule participation en compétition.

ARTICLE 7 : Protection incendie.

Parc coureurs

Dans le cadre d'une compétition, chaque concurrent devra, dans sa structure, disposer d'au moins un extincteur (6kg minimum) à portée opérationnelle. Des contrôles seront effectués par l'organisateur.

Nota : il est interdit de fumer dans les zones de départ, d'arrivée...

ARTICLE 8 : Contrôles Techniques

Les vérifications effectuées avant le départ seront d'ordre tout à fait général :

- Contrôle de la marque et du modèle de la voiture et de sa conformité apparente de la voiture avec la catégorie dans laquelle elle est engagée.
- Contrôle de la conformité des éléments de sécurité essentiels du véhicule.
- Contrôle des dispositifs prévus pour assurer la Tranquillité Publique.

- Contrôle de la conformité des équipements de sécurité de l'équipage.

Pendant les vérifications techniques préliminaires, qui interviendront aux dates et lieux précisés dans le règlement de l'épreuve, le concurrent doit tenir disponibles tous les documents exigés.

Les concurrents s'engagent sur l'honneur, et sous leur propre responsabilité, à présenter un véhicule conforme au règlement technique de la catégorie dans laquelle le véhicule est engagé.

Toute omission ou fausse déclaration concernant les caractéristiques du véhicule entraînera l'exclusion du concurrent.

Les numéros (et plaques) de course devront figurer sur le véhicule pour l'inspection pendant les vérifications techniques.

Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques que son véhicule est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment de l'épreuve. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée.

La présentation d'un véhicule aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.

On ne peut exiger d'un concurrent, pilote ou toute autre personne concernée par un véhicule, qu'il signe une décharge ou tout autre document technique, sauf indication expressément formulée dans le règlement de l'épreuve.

Aucun véhicule ne pourra prendre part à une épreuve tant qu'il ne figurera pas sur la liste des autorisés au départ.

Le départ sera refusé aux véhicules non conformes à la réglementation en vigueur. Dans ce cas, les droits d'engagement ne seront pas remboursés.

Tout véhicule qui, après avoir été approuvé par les Commissaires Techniques, est démonté ou modifié de telle manière que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question sa conformité, ou qui est impliqué dans un accident avec des conséquences analogues, doit être présenté de nouveau aux Commissaires Techniques pour approbation.

Le Directeur de Course peut demander que tout véhicule impliqué dans un accident soit arrêté ou contrôlé.

Les Commissaires Techniques peuvent, à la demande de la Direction de course :

- Vérifier la conformité d'un véhicule à tout moment d'une épreuve.
- Exiger que des éléments soient démontés par le concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées.
- Demander à un concurrent de leur fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaire.

Ils présenteront un rapport des activités ci-dessus au Directeur de Course.

ARTICLE 9 : Catégorie des véhicules.

Listes des véhicules admis :

- **Catégorie 1 – Véhicules à carrosserie fermée.**
 - possédant au moins deux places,
 - dont les roues sont entièrement recouvertes, sur plus de 120° de leur circonférence.
- **Catégorie 2 – Véhicules à carrosserie ouverte.**
 - possédant au moins deux places,
 - dont les roues sont entièrement recouvertes, sur plus de 120° de leur circonférence.
- **Catégorie 3 - Véhicules monoplaces.**
 - à carrosserie fermée
 - à carrosserie ouverte
- **Catégorie 4 - Camions**
 - d'un poids à vide compris entre 2,0 T et 3,0 T
 - d'un poids à vide supérieur à 3,0 T
- **Catégorie 5 – Véhicules expérimentaux.**

Les véhicules seront admis selon le règlement technique des disciplines et le règlement particulier de l'épreuve.

L'utilisation des kartings devra se faire dans le respect des règles techniques et de sécurité des circuits karting en ce qui concerne le matériel, les catégories d'âges et l'équipement du pilote.

Chaque voiture devra être soumise aux vérifications techniques préliminaires et déclarée admise à participer à l'épreuve.

Il est de la responsabilité du concurrent de maintenir la voiture en conformité tout au long de l'épreuve.

ARTICLE 12 : Equipements et vêtement de protection des participants.

L'équipement minimum obligatoire sera:

- Un casque homologué. Pour les véhicules ouverts, celui –ci devra être intégral.
- Une combinaison et des vêtements en tissu non synthétique bien serrés aux poignets et aux chevilles.
- Les vêtements synthétiques sont strictement interdits.
- Le port de gants est autorisé.

TITRE III - CRITERES D'APPROBATION DES PARCOURS D'EPREUVE D'ACCELERATION.

ARTICLE 13 : Définition.

Les épreuves d'accélération sont des courses de véhicules qui se déroulent sur une ligne droite, tracée sur un revêtement dur et stable (goudron ou béton).

ARTICLE 14 : Piste

La piste est constituée par deux zones principales :

- **zone d'accélération** : portion de la piste située entre la ligne de départ et la ligne d'arrivée sur laquelle se produit l'accélération des voitures.
- **zone de freinage** : portion de la piste située immédiatement après la ligne d'arrivée sur laquelle les voitures décèlent (il ne doit pas se trouver d'obstacle en bout de zone de freinage).

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).

Afin de vérifier le strict respect des limitations de temps, un système de chronométrage est obligatoire pour tous les types de parcours.

14.1 Caractéristiques des épreuves comportant des véhicules avec un temps supérieur à 7.5 secondes au 201.16m, et supérieur à 12 secondes au 402.32m (catégorie 1, 2, 3 et 4) :

Tout véhicule qui fera un temps en dessous de ces limites sera exclu de l'épreuve et ne sera plus autorisé à évoluer sur le parcours.

1/ Piste :

La piste, zone d'accélération et de freinage, doit répondre aux critères suivants :

2/ Largeur :

La largeur minimale de la piste doit être de 8 mètres sur toute sa longueur.

3/ Longueur :

Les épreuves d'accélération seront organisées sur une distance de 201,16m (1/8 mile). Il sera possible de porter cette distance jusqu'à 402.32 mètres (1/4 de mile) sous réserve de respecter les dispositions des zones spectateurs du schéma D2 sur la longueur du parcours. La longueur de la zone de freinage doit être au moins égale à la longueur de la zone d'accélération, les barrières de protections pourront être des barrières « Vauban »

Les lignes de départ, d'arrivée et de placement doivent être clairement matérialisées.

4/ Démarcation :

Sur toute la longueur de la zone d'accélération, il doit exister une démarcation partageant cette zone en deux voies de largeur égale. Il doit également exister une démarcation à l'extérieur de chaque voie.

5/ Départ et arrivée :

- **Feu de départ** : Un feu de couleur à commande manuelle associé automatiquement à la mise en marche du chronométrage.
- **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).

- **Système de faux départ** : Un système électronique permettant de détecter les faux départs est recommandé. Il pourra cependant être remplacé 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.
- **Ligne d'arrivée** : Un système électronique (cellule de chronométrage, mise en place au niveau de la ligne d'arrivée) permettant de désigner la voiture ayant la première franchie la ligne d'arrivée, est recommandé. Il pourra cependant être remplacé et/ou 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.

14.1.1– Protections du parcours :

1/ Parcours occasionnel :

Les pistes dont la longueur sera de 201.16 m, devront répondre aux dispositions des zones spectateurs du schéma ST.

Les pistes dont la longueur sera portée à 402.32 devront répondre aux dispositions des zones spectateurs du schéma D2 sur la longueur totale du parcours.

La zone où les spectateurs sont admis doit répondre aux critères suivants :

- Soit délimitation par barrières de sécurité liées entre elles (barrières Vauban recommandées) placées à 10 mètres des bords de la piste depuis la ligne de départ puis formant un entonnoir éloignant la zone spectateurs à une distance au niveau de la ligne d'arrivée correspondant à 10 % de la longueur de la zone d'accélération (20 mètres dans le cas d'une zone d'accélération de 201.16m).
- Soit délimitation par des séparateurs plastiques liées entre eux (hauteur minimum : 0,60 mètre) lestés à 150 kg pièce et placés le long de la piste et par des barrières de sécurité liées entre elles (barrières Vauban recommandées) placées à 10 mètres des bords de la piste sur toute la distance accueillant les spectateurs.

Aucun spectateur ne sera admis dans une zone ne bénéficiant pas des mesures de protection décrites ci-dessus.

Dans tous les cas, aucun spectateur ne sera admis après la ligne d'arrivée.

Dans le cas où une portion de ligne droite d'un circuit permanent est utilisée, les mesures de protection du public normalement pratiquées sur le circuit à l'occasion des épreuves qui y sont habituellement disputées se substituent aux dispositifs décrits ci-dessus.

2/ Parcours permanent :

Voir schéma : SP.

Délimitation de la piste :

- Double rail de sécurité de chaque côté de la piste ou blocs de béton continus (hauteur minimum : 0,60 mètre).

Délimitation de la zone spectateurs :

- Délimitation par barrières de sécurité liées entre elles (barrières Vauban recommandées) placées à 10 mètres des bords de la piste sur toute la distance accueillant les spectateurs.

14.2 Caractéristiques des épreuves comportant des véhicules avec un temps inférieur à 7.5 secondes au 201.16m, et inférieur à 12 secondes au 402.32m (catégorie 1 à 5) :

14.2.1 PISTES PERMANENTES :

Délimitation de la piste par des bandes blanches de 0,10 m ou des cônes de chantier

A-1) Pistes de 1/4 de mile (402,32 m) recevant tous types de dragsters sans limitation de temps.

Voir schéma : A1

- Largeur minimale : 18.50m (E)
- Longueur minimum zone burn out : 20,00 m (A)
- Longueur piste d'accélération : 402,32 m (B)
- Longueur de la zone primaire de freinage : 600.00m (C)
- Longueur zone urgence freinage : 200,00 m (D)
- Délimitation par bloc béton en continu ou rail hauteur 0.65m minimum placés le long des deux cotés de la piste.

A-2) Pistes de 1/8 de mile (201.16 m) recevant tous types de dragsters sans limitation de temps.

Voir schéma : A2

- Largeur minimale : 18.50m (E)
- Longueur minimum zone burn out : 20,00 m (A)
- Longueur piste d'accélération : 201.16 m (B)
- Longueur de la zone primaire de freinage : 457.00m (C)
- Longueur zone urgence freinage : 152,00 m (D)
- Délimitation par bloc béton en continu ou rail hauteur 0.65m minimum placés le long des deux cotés de la piste.

Définition zone spectateurs A1-A2 :

Protection par grillage hauteur 2m minimum ,peut être apposées sur les blocs béton ou rail si la hauteur totalisée fait 2.00 m minimum

Pas de spectateur à 15.00m minimum de chaque coté de la piste

B-1) Pistes de 1/4 de mile (402,32 m) recevant des dragsters avec un temps supérieur à 6 secondes au 402.32m.

Voir schéma : B1

- Largeur minimale : 12.00 m (E)
- Longueur minimum zone burn out : 20,00 m (A)
- Longueur piste d'accélération : 402,32 m (B)
- Longueur de la zone primaire de freinage : 600.00m (C)
- Longueur zone urgence freinage : 200,00 m (D)
- Délimitation par bloc béton en continu ou rail hauteur 0.65m minimum placés le long des deux cotés de la piste.

B-2) Pistes de 1/8 de mile (201.16 m) recevant des dragsters avec un temps supérieur à 3.70 secondes au 201.16m.

Voir schéma : B2

- Largeur minimale : 12.00 m (E)
- Longueur minimum zone burn out : 20,00 m (A)
- Longueur piste d'accélération : 201.16 m (B)
- Longueur de la zone primaire de freinage : 457.00m (C)
- Longueur zone urgence freinage : 152,00 m (D)

- Délimitation par bloc béton en continu ou rail hauteur 0.65m minimum placés le long des deux cotés de la piste.

Définition zone spectateurs B1-B2 :

Protection par grillage hauteur 2m minimum ,peut être apposées sur les blocs béton ou rail si la hauteur totalisée fait 2.00 m minimum

Pas de spectateur à 10.00 m minimum de chaque coté de la piste.

14.2.2 PISTES TEMPORAIRES :

Délimitation de la piste par des bandes blanches de 0,10 m ou des cônes de chantier

C-1) Pistes de 1/4 de mile (402,32 m) recevant tous types de dragsters sans limitation de temps.

Voir schéma : C1

- Largeur minimale : 18.50m (E)
- Longueur minimum zone burn out : 20,00 m (A)
- Longueur piste d'accélération : 402,32 m (B)
- Longueur de la zone primaire de freinage : 600.00m (C)
- Longueur zone urgence freinage : 200, m (D)

C-2) Pistes de 1/8 de mile (201.16 m) recevant tous types de dragsters sans limitation de temps.

Voir schéma : C2

- Largeur minimale : 18.50m (E)
- Longueur minimum zone burn out : 20,00 m (A)
- Longueur piste d'accélération : 201.16 m (B)
- Longueur de la zone primaire de freinage : 457.00m (C)
- Longueur zone urgence freinage : 152,00 m (D)

Définition zone spectateurs C1-C2 :

Délimitation par grillage hauteur 2m minimum placé à 15.00 m des bords de la piste durant 15.00 m en partant de la ligne de départ puis formant un entonnoir éloignant la zone de spectateurs à 50.00 m des bords de la piste au niveau des 150.00 m de la piste d'accélération et a 10.00 m des bord de la piste au niveau des 300.00 m de la piste d'accélération.

Pas de spectateur après le niveau des 300.00 m de la piste d'accélération.

D-1) Pistes de 1/4 de mile (402,32 m) recevant des dragsters avec un temps supérieur à 6 secondes au 402.32m.

Voir schéma D1.

- Largeur minimale : 12,00 m (E)
- Longueur minimum zone burn out : 20,00 m (A)
- Longueur piste d'accélération : 402,32 m (B)
- Longueur zone primaire freinage : 600,00 m (C)
- Longueur zone urgence freinage : 200,00 m (D):

Définition zone spectateurs D1 :

Délimitation par grillage hauteur minimum 2,00 m placé à 10,00 m des bords de la piste depuis la ligne de départ puis formant un entonnoir éloignant la zone de spectateurs à 40,00 m à la hauteur des 1/8 de mile soit 201,16 m de la piste d'accélération et à 80,00 m des bords de la piste au niveau des 300,00 m de la piste d'accélération.

Si utilisation de séparateurs plastiques lestés à 150,00 kg pièce et placé le long des deux côtés de la piste, possibilité de ramener la zone spectateurs à 30,00 m au niveau du 1/8 de mile soit 201,16 m de la piste d'accélération et à 60,00 m des bords de la piste au niveau des 300,00 m de la piste d'accélération.

Pas de spectateur après le niveau 300,00 m de la piste d'accélération.

D-2) Pistes de 1/8 de mile (201,16 m) recevant des dragsters avec un temps supérieur à 3.70 secondes au 201.16m.

Voir schéma D2.

- Largeur minimale : 9,00 m (E)
- Longueur minimum zone burn out : 20,00 m (A)
- Longueur piste d'accélération : 201,16 m (B)
- Longueur zone primaire freinage : 300,00 m (C)
- Longueur zone urgence freinage : 100,00 m (D)

Définition zone spectateurs D2 :

Délimitation par grillage hauteur minimum 2,00 m placé à 10,00 m des bords de la piste depuis la ligne de départ puis formant un entonnoir éloignant la zone de spectateurs à 40,00 m à la hauteur de la ligne d'arrivée.

Si utilisation de séparateurs plastiques lestés à 150,00 kg pièce et placé le long des deux côtés de la piste, possibilité de ramener la zone spectateurs à 30,00 m au niveau de la ligne d'arrivée.

Pas de spectateur après le niveau de la ligne d'arrivée.

14.2.3 MOYEN D'INTERVENTION POUR PILOTES :

1 voiture d'intervention rapide avec médecin et matériel de désincarcération.

1 voiture rapide équipée d'un extincteur boule de 50Kg

1 ambulance.

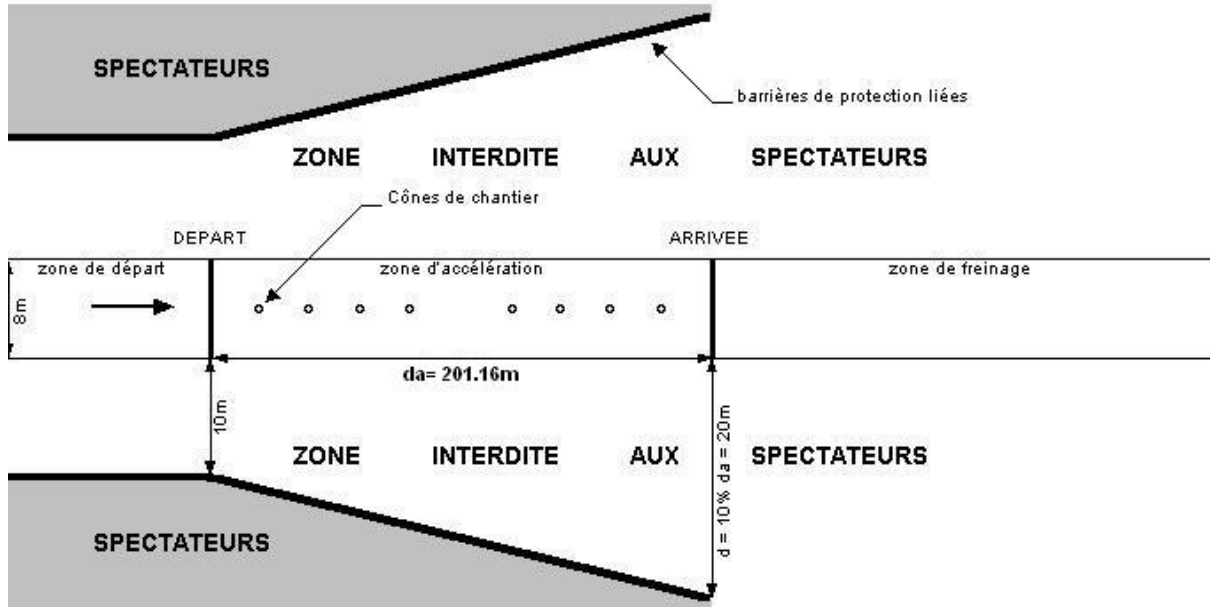
2 commissaires Pré Grille.

2 commissaires Fin de zone de freinage.

ARTICLE 15 : Schémas.

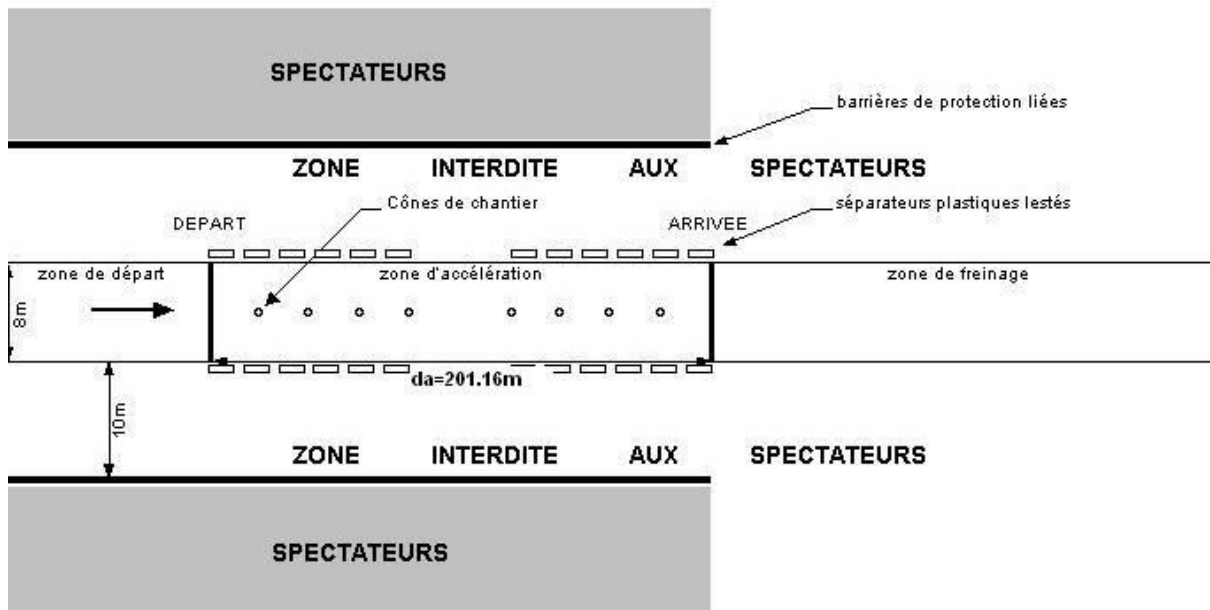
15.1 Parcours temporaire des épreuves comportant des véhicules avec un temps supérieur à 7.5 secondes au 201.16m, et supérieur à 12 secondes au 402.32m (catégorie 1, 2, 3 et 4) :

Schéma ST.



15.2 Parcours permanent des épreuves comportant des véhicules avec un temps supérieur à 7.5 secondes au 201.16m, et supérieur à 12 secondes au 402.32m (catégorie 1, 2, 3 et 4) :

Schéma SP.



15.3 Parcours permanent des épreuves comportant des véhicules avec un temps inférieur à 7.5 secondes au 201.16m, et inférieur à 12 secondes au 402.32m (catégorie 1 à 5) :

Schéma A1 et B1

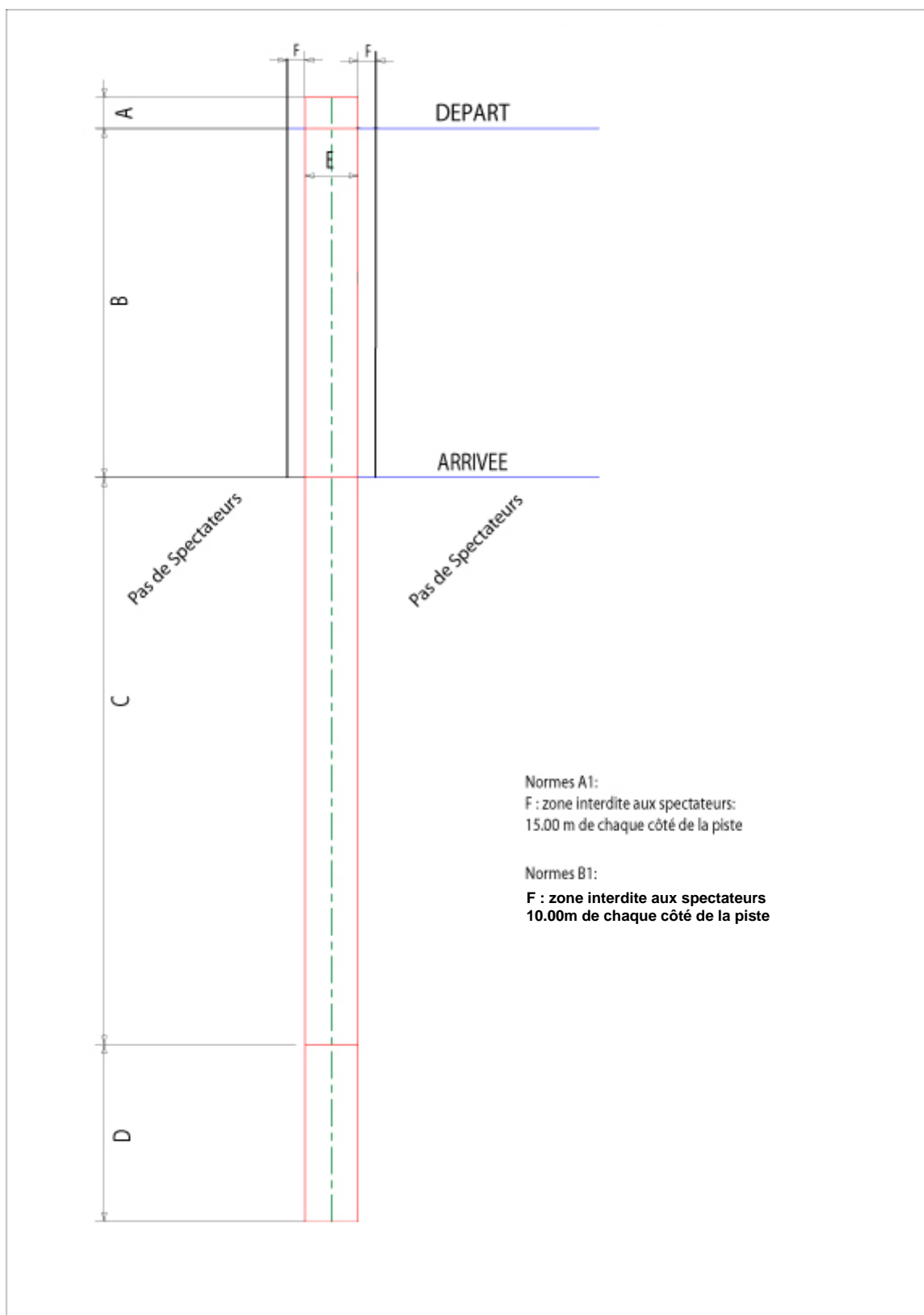
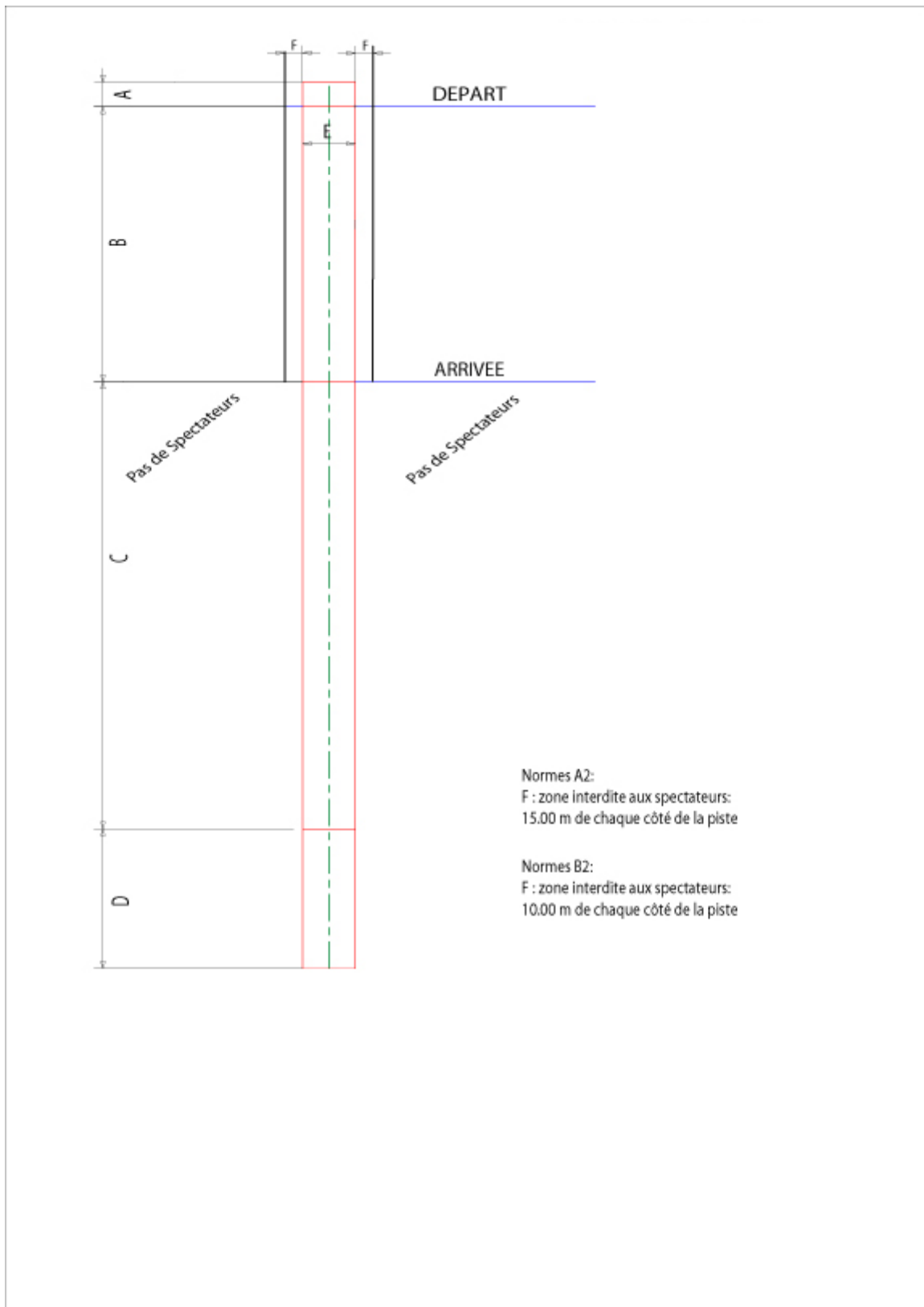


Schéma A2 et B2



15.4 Parcours temporaire des épreuves comportant des véhicules avec un temps inférieur à 7.5 secondes au 201.16m, et inférieur à 12 secondes au 402.32m (catégorie 1 à 5) :

Schéma C1.

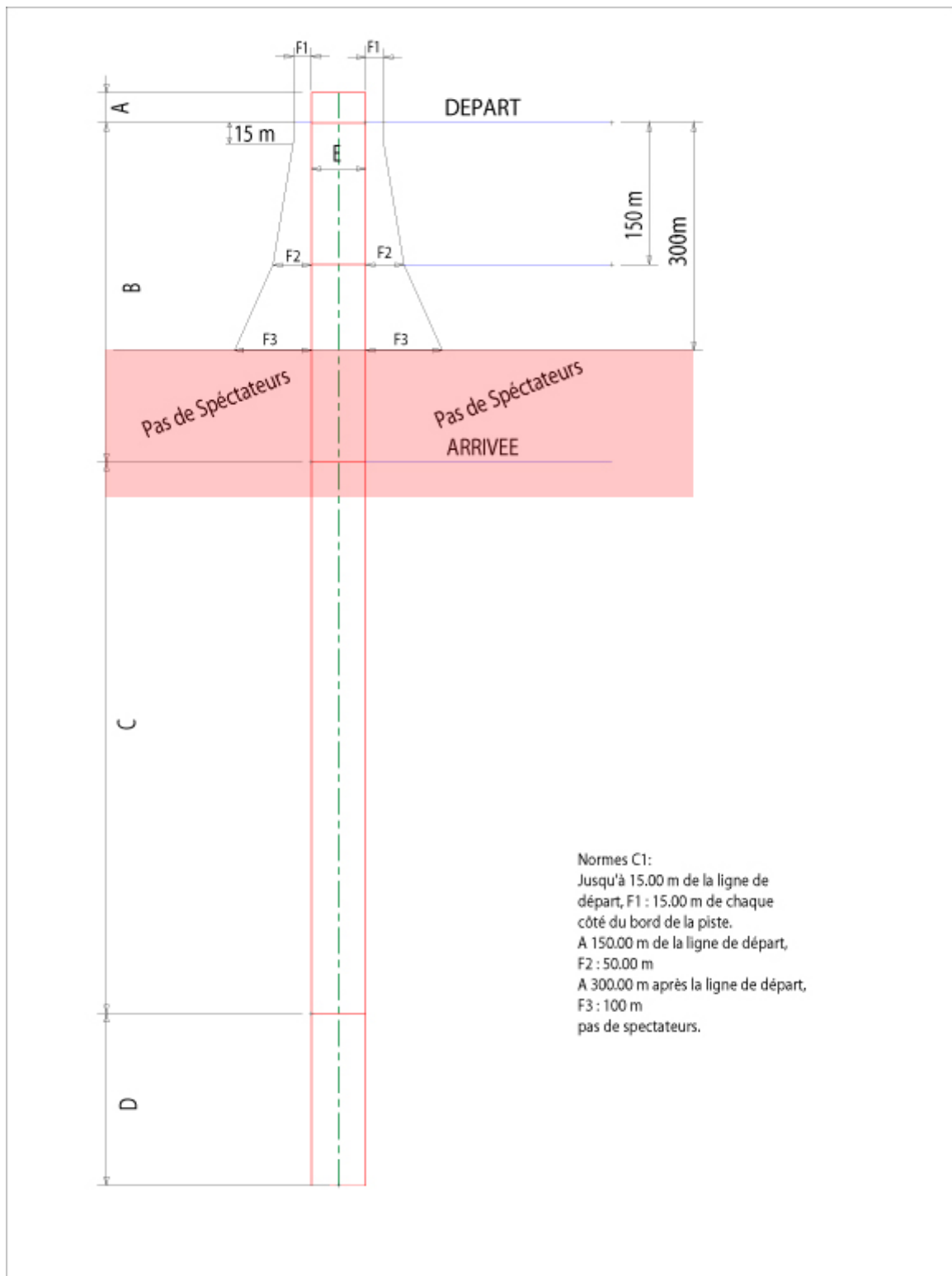


Schéma C2.

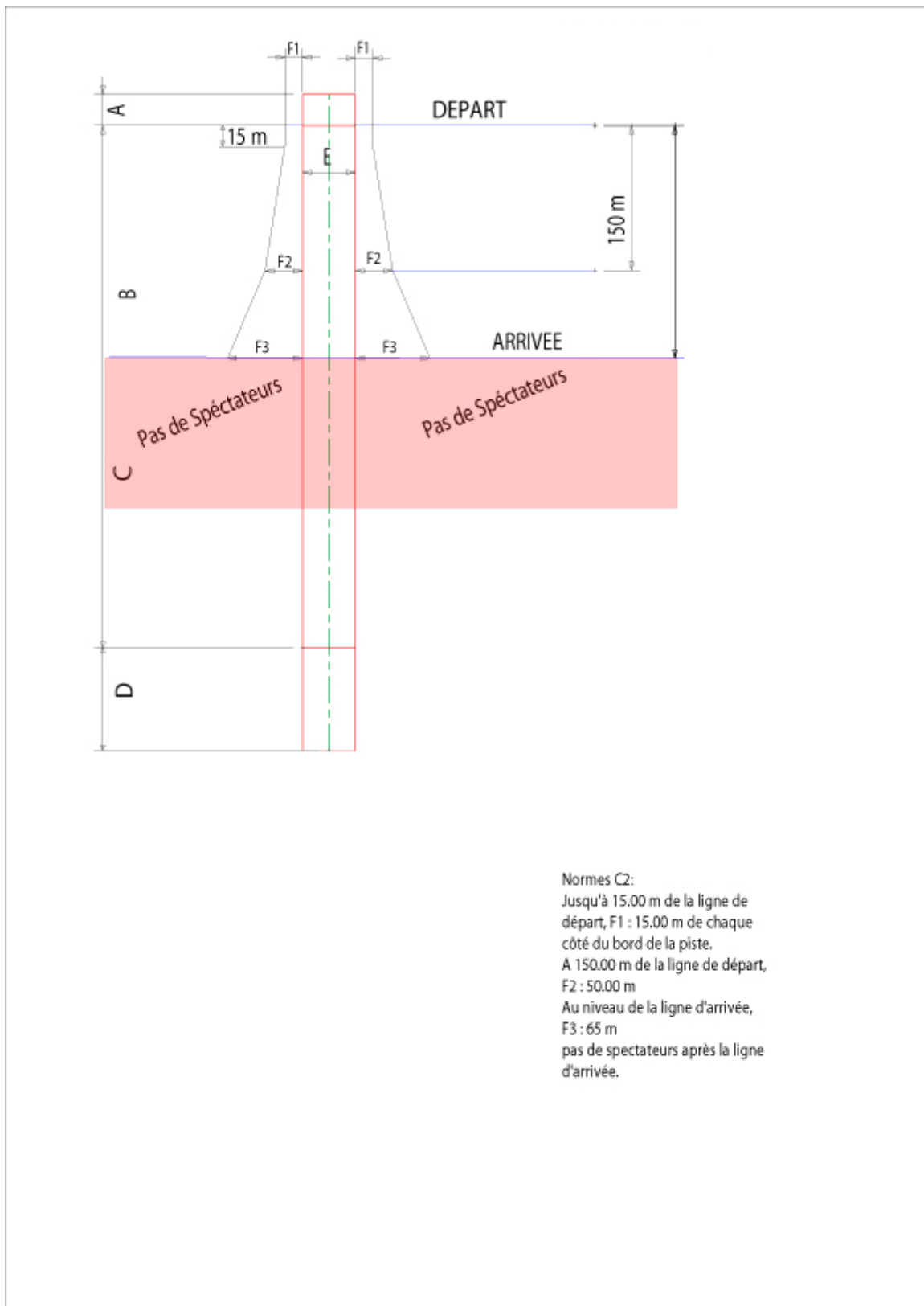


Schéma D1 et D2.

