

REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE DU DRIFT

SOMMAIRE

TITRE I : RAPPEL DES PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES.

TITRE II REGLES TECHNIQUES POUR LE DRIFT

TITRE III REGLES DE SECURITE POUR LE DRIFT

ANNEXE 1 : Zones réservées ou interdites au public

29-11-2021 : MAJ après CD du 24/11.

TITRE I :
RAPPEL DES PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES

A- ARTICLES R.331-18 à R.331-45-1 DU CODE DU SPORT. modifié par le décret 2017-1279 du 9 août 2017

B- ARTICLE A.331-20 DU CODE DU SPORT (modifié par l'arrêté du 24 novembre 2017.

C- ARTICLE A.331-32 DU CODE DU SPORT (ARRETE DU 27 OCTOBRE 2006)

D- CIRCULAIRE DU 27 NOVEMBRE 2006.

E- INSTRUCTION DU 19 OCTOBRE 2006.

TITRE II REGLES TECHNIQUES POUR LE DRIFT

- ARTICLE 1. ORGANISATION DE LA COURSE
- ARTICLE 2. ASSURANCES
- ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES
- ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS
- ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES
- ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE
- ARTICLE 9. CLASSEMENTS
- ARTICLE 10. PRESCRIPTIONS MINIMALES EN DEHORS DES MANIFESTATIONS.

ANNEXES EQUIPEMENT DE SECURITE

DEFINITIONS

Manifestation : le regroupement d'un ou de plusieurs véhicules terrestres à moteur et d'un ou de plusieurs pilotes ou pratiquants visant à présenter, de façon organisée pour les spectateurs, un sport mécanique sous ses différentes formes. Sans préjudice des dispositions de l'article L. 411-7 du code de la route, toute compétition ou démonstration est assimilée à une manifestation. **A l'exclusion des essais et entraînements à la compétition, tout événement motorisé qui comporte au moins un classement, un temps imposé ou un chronométrage, même sur une distance réduite, est également regardé comme une manifestation.**

EPREUVE DE DRIFT :

Epreuve d'adresse et de maniabilité, non chronométrée sur un parcours devant comporter, une ligne droite de lancement et des virages matérialisés par des quilles à l'intérieur et à l'extérieur afin d'évaluer, dans le cadre d'un run ou d'une battle, les concurrents sur la maîtrise de la glisse.

BATTLE :

Runs avec deux pilotes lors des phases finales. Les Battles sont interdites en catégorie LOISIR.

LOISIR :

Run avec un seul concurrent.

CLIPPING POINT :

Repères sur le bord de la piste qui définissent le parcours et dont les pilotes doivent approcher le plus près possible sans les renverser. Ils peuvent être positionnés à l'intérieur comme à l'extérieur de la trajectoire.

ONE MORE TIME :

Battle supplémentaire pour départager les ex-æquo lors des phases finales

RUN :

Manche, série....

Sur un parcours mis en place sur une portion d'un circuit homologué pour la pratique de l'automobile cinq concurrents au maximum, peuvent s'élancer simultanément de la même ligne de départ. Les départs seront espacés à la demande du Directeur de Course à partir du moment où les concurrents auront passés le premier virage.

Sur tout autre parcours mis en place pour l'occasion, deux concurrents au maximum pourront s'élancer simultanément de la même ligne de départ, mais espacés de manière à ce qu'ils ne puissent pas se croiser en tout point du parcours.

ARTICLE 1. ORGANISATION DE LA COURSE

1.0.1 - 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.

Lorsque l'organisateur technique est une personne physique ou morale distincte de l'organisateur administratif, il doit impérativement agir dans le cadre d'une convention signée avec ce dernier, et conforme à la convention type

élaborée par la Fédération Délégataire. Il doit s'engager à exonérer l'organisateur administratif de toute responsabilité dans la mise en œuvre des décisions administratives autorisant l'épreuve.

L'organisateur technique doit délimiter les zones réservées aux spectateurs et les informer des zones autorisées et que l'accès à toute autre zone leur est interdit. La mise en place des zones autorisées est de la responsabilité de l'organisateur technique.

1.0.2 - 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.

ARTICLE 1.1 : Encadrement.

1.1.1 – 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.

1.1.2 - 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 concurrent 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 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.

1.1.3 - Commissaire 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.

1.1.4 - 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 sécurisé
- Couvrir une visibilité sur la totalité du tronçon de piste qu'ils contrôlent.
- Donner aux coureurs, au moyen de drapeaux, toute information nécessaire pendant la course.
- Ce que les Commissaires puissent communiquer entre eux d'un poste à l'autre.
- Etre distinctivement indiqués.
- Etre choisis de manière à ce que les signaux donnés soient parfaitement visibles des concurrents.

Chaque poste devra être tenu par au moins un Commissaire de Piste, et être relié directement au Directeur de Course ou au Chef de Piste au moyen d'une liaison radio, VHF ou téléphonique filaire.

Nota : Certains postes pourront être remplacés par de puissants feux à éclats de couleur rouge et jaune, pour les zones plus risquées (1^{er} virage en bout de la ligne droite de départ). Ces feux seront alors télécommandés par un Commissaire de Piste situé à proximité de la zone, ou le Directeur de Course.

Dans le cadre d'une manifestation ou des entraînements qui s'y rapportent.

Il faudrait prévoir dans chaque poste :

- Un ensemble de drapeaux de signalisation comprenant :
 - 1 jaune ;
 - 1 vert ;
 - 1 rouge.

Tout poste supplémentaire ou de relais doit également être pourvu d'un ensemble similaire de drapeaux. Certains postes, à la demande du Directeur de la Course, peuvent également être pourvus d'un drapeau noir et d'un drapeau noir/orange.

- Un récipient de 15 litres et deux récipients de 4 litres remplis de carbonate de calcium ou de tout autre produit de poids similaire destiné à absorber l'huile.
- Deux balais très durs et des pelles.
- 3 extincteurs portatifs dotés chacun d'un potentiel d'extinction au moins égale à celui d'un extincteur portatif à BCF de 10 kg.

Les postes devront couvrir une visibilité sur la totalité de la piste.

Devoirs des Commissaires de Piste

Dans le cadre d'une manifestation ou des entraînements qui s'y rapportent.

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 Commissaires de Piste 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.

1.1.5 - Responsable Médical.

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

1.2. Horaires

1.2.1. Une épreuve comporte des vérifications administratives, des vérifications techniques, des essais (facultatifs), et la course qui comportera plusieurs manches.

1.2.2. Si sont organisés des essais, ils devront se dérouler dans les mêmes conditions de sécurité que la course. L'organisateur devra prévoir un horaire permettant à chaque concurrent d'y participer. Le conducteur doit être dans la voiture avec laquelle il participera à la course et qui aura été acceptée aux vérifications administratives et techniques.

1.3. Vérifications

1.3.1. Vérifications préliminaires

Les concurrents devront obligatoirement se présenter à l'heure qui sera prévue dans le règlement particulier ou qui leur sera fixée par convocation ;

Pour toutes les épreuves, les vérifications doivent obligatoirement avoir lieu :

- soit sur le site de l'épreuve,
- soit dans la ville la plus proche.

Les organisateurs préciseront dans le règlement particulier le lieu et l'heure des vérifications et devront prévoir des tranches horaires pour chaque groupe.

Les concurrents devront présenter leur voiture dans les délais aux vérifications techniques, munie des numéros de course et publicités prévues au règlement particulier de l'épreuve.

Les vérifications porteront sur les organes de sécurité de la voiture, notamment sur signalisation, freins, pneus, coupe-circuit.

Le Directeur de Course établira la liste des concurrents autorisés à prendre le départ des essais. Cette liste comportera également les différentes catégories.

Les organisateurs doivent prévoir une marque distinctive qui sera apposée par le responsable des vérifications, ou son délégué, sur toute voiture admise à prendre part aux essais.

A l'issue des vérifications, les organisateurs sont tenus d'afficher la liste des concurrents vérifiés, avec indication des catégories.

1.3.3. Refus de départ

Le départ sera refusé à tout concurrent dont la voiture ne présente pas les garanties suffisantes de sécurité. Il en est de même pour tout concurrent qui se présentera avec un équipement ne respectant pas les prescriptions relatives à la sécurité. Dans ces cas, les frais de participation ne seront pas remboursés.

1.3.4. Vérifications en cours d'épreuve

A tout moment de l'épreuve et notamment avant toute montée, une vérification technique complémentaire pourra être effectuée. Cette vérification sera obligatoire sur les voitures présentant des traces manifestes d'accident risquant d'avoir porté atteinte au train avant, au train arrière, au châssis, à la direction, au système de freinage, à l'éclairage de la voiture, ou en général à la sécurité de celle-ci. Les voitures reconnues en état insuffisant pour participer à l'épreuve ne pourront prendre le départ.

ARTICLE 2. ASSURANCES

Pour toutes les épreuves, une police d'assurance de responsabilité civile de véhicules terrestres à moteur conforme aux dispositions des articles R.331-30 et A.331-32 du code du sport devra être obligatoirement souscrite par les organisateurs.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.4. Equipages

Il pourra y avoir un passager à bord uniquement lors des essais libres, en cas de baptêmes dûment autorisés.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1 : Catégorie des véhicules.

Listes des véhicules admis :

- Type 1
 - Véhicules à carrosserie fermée,
 - possédant au moins deux places,
 - dont les roues sont entièrement recouvertes, sur plus de 120° de leur circonférence.
- Type 2 :
 - Véhicules à carrosserie ouverte,
 - possédant au moins deux places,
 - dont les roues sont entièrement recouvertes, sur plus de 120° de leur circonférence.

Les véhicules seront admis selon le règlement technique du DRIFT et le règlement particulier de l'épreuve.

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.

4.2 EQUIPEMENT DE SECURITE DES VEHICULES

L'ensemble des prescriptions, suivantes peuvent être retrouvée dans l'espace licenciés sur le site <http://www.ffsa.org>.

4.2.1 Ceintures de sécurité

En catégorie loisir, les véhicules devront être équipés au minimum d'une ceinture de sécurité 3 points (harnais recommandé).

Pour toutes les autres catégories, [voir réglementation technique FFSA](#).

4.2.2 Extincteur

Chaque voiture doit être équipée au minimum d'un extincteur manuel, sauf pour les véhicules en catégorie loisir pour lesquels celui-ci est recommandé.

Quantité minimale d'agent extincteur selon le type de produit extincteur :

- type de produit extincteur : AFFF : 2,4 litres
- type de produit extincteur : Viro 3 : 2,0 kg
- type de produit extincteur : FX G-TEC : 2,0 kg
- type de produit extincteur : Poudre : 2,0 kg

Les informations suivantes doivent figurer visiblement sur chaque extincteur :

- capacité,
- type de produit extincteur,
- poids ou volume du produit extincteur,
- type de produit extincteur,
- date de vérification de l'extincteur, qui ne doit pas être de plus de deux années après la date de mise en service ou après celle de la dernière vérification.

Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate. Ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 g. De plus, seules les fermetures métalliques seront acceptées.

Les extincteurs devront être facilement accessibles au pilote.

4.2.3 Armature de sécurité

Chaque voiture, sauf en catégorie loisir, doit être équipée au minimum d'une cage de sécurité « 6 points » conforme aux dispositions de l'article 253.8 du livret Technique FFSA en vigueur.

Les véhicules de type 2, en catégorie loisir sont acceptés selon les prescriptions suivantes :

- Voitures décapotables (capotes) interdites « sauf cage 6 points ou 4 points conforme aux dispositions de l'article 253.8.
- Voitures découvrables (possédant un toit rigide – hard top) sont autorisés

4.2.4 Sièges

Pour chaque voiture, les sièges doivent avoir une homologation FIA en cours de validité. Ce siège n'est pas obligatoire pour la catégorie loisir. [Voir réglementation technique FFSA](#).

4.2.5 Réservoir de carburant

Les voitures doivent être en conformité soit avec ce qui suit soit avec les dispositions prévues par les articles 277 et 278 de l'annexe J de la FIA

Si le réservoir de carburant d'origine n'est pas conservé, celui-ci ne peut être remplacé que par un réservoir conforme à la spécification FT3 installé conformément aux dispositions suivantes :

Un réservoir FT3 et sa goulotte de remplissage devront être installés dans une structure étanche aux liquides et aux flammes, avec une fenêtre étanche laissant apparaître la date de validité (durée 5 ans), situé dans le compartiment à bagages ou à l'emplacement d'origine.

L'orifice de remplissage peut être déplacé, il ne fera pas sailli par rapport à la carrosserie.

4.2.6 Coupe circuit

La présence d'un coupe circuit extérieur est obligatoire pour toutes les voitures sauf en catégorie loisir.

4.3 : Equipements et vêtement de protection des participants.

Voir réglementation technique FFSA.

Les vêtements et chaussettes synthétiques ou acryliques, ainsi que les chaussures synthétiques ou caoutchouc sont interdits.

4.4 : Echappement.

Toutes les voitures devront être équipées d'un silencieux.

Voitures fermées, niveau sonore maximal : 100 dB A maxi

La mesure sera effectuée en position statique conformément à la mesure prévue dans le règlement technique du livret FFSA

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

Toutes épreuves :

Si des épreuves d'autres sports sont organisées conjointement à des courses automobiles, ce sera la réglementation de sécurité de l'épreuve automobile qui sera appliquée.

6.1.2 CARACTERISTIQUES DU DRIFT :

CARACTERISTIQUES DU DRIFT

	Parcours sur circuit homologué automobile	Autres parcours
Ligne droite de lancement		100m maximum
Largeur de la piste	8 m minimum	Minimum 8 m
Revêtement	Stabilisé	Stabilisé
Fractionnement du parcours	-	Virage ou chicane tous les 50m maximum

La pratique du Drift sur route fermée n'est pas autorisée en catégorie LOISIR.

Aux abords du parcours,

- La mise en place de séparateurs bétons, ne pourra se faire que s'ils sont tous reliés entre eux mécaniquement.
- Le départ d'une rangée de séparateurs bétons, d'un mur ou de glissières, devra être équipé d'une protection sur toute sa hauteur dans la limite de 1m (pneumatiques, botte de paille, séparateurs plastiques...). La protection devra être solidement attachée au dispositif présent.

6.1.3 Réglementation médicale :

Un médecin-chef est toujours obligatoire. Il doit être inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins ;

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.

Son nom devra également être porté sur le règlement de l'épreuve.

Le médecin-chef est auprès du Directeur de Course ou en liaison permanente avec lui.

Un système de transmission propre au service médical est vivement conseillé. A défaut, ce dernier doit pouvoir avoir accès au service de transmission propre à la course.

Une ambulance au minimum, permettant la ventilation et l'aspiration. En cas de départ de l'ambulance, l'épreuve devra être arrêtée jusqu'à son retour.

Dans la mesure où le public est admis à titre payant à se tenir aux abords d'une route empruntée par les concurrents, un poste de secours "public" est obligatoire.

6.1.4 Aptitudes médicales :

Tout concurrent devra présenter :

- Soit un certificat de non contre-indication à la pratique du sport automobile en compétition, délivré par un médecin inscrit au tableau de l'ordre des médecins, 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 la rubrique « Vie fédérale ».
- Soit une licence délivrée par une fédération sportive permettant la participation aux compétitions de la discipline concernée et portant attestation de la délivrance du certificat précité.

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.

6.2. Route de course

6.2.1. Tout pilote dans l'obligation d'immobiliser sa voiture sur un point quelconque du circuit devra aussitôt la ranger de façon qu'elle ne puisse constituer une gêne pour les autres concurrents. Les commissaires en poste pourront participer à cette opération uniquement sous la protection des drapeaux, mais leur intervention, sous peine de mise hors course, ne pourra avoir pour effet la remise en marche du moteur.

6.2.2. Tout pilote momentanément arrêté sur le circuit pour une cause quelconque doit, pour repartir, utiliser son démarreur et ne quitter son emplacement que sur ordre des commissaires.

6.2.3. Les voitures accidentées et hors d'état de continuer sont rangées ou évacuées par les soins du pilote ou des commissaires de piste les plus proches, sous la protection du ou des drapeaux jaunes. Le retour au parc concurrent de ces voitures ne pourra se faire qu'à la fin de la manche ou de la montée en cours, sauf avis contraire du Directeur de Course.

6.2.4. Les voitures pouvant constituer un danger pour les autres concurrents devront être dégagées le plus rapidement possible de la zone critique par les commissaires. Ceux-ci ne pourront en aucun cas être rendus responsables des dégâts éventuellement causés à ces voitures lors de leur évacuation.

6.3. File de départ

Les conducteurs devront se ranger en file de départ, au minimum 10 minutes avant leur heure de départ prévue. Le concurrent dont le conducteur ne se sera pas présenté à l'heure, pourra être exclu de l'épreuve.

6.4. Signalisation

Voir prescriptions générales. La signalisation par drapeaux (ou feux) sera assurée par des drapeaux jaunes verts ou rouges. Il n'y aura pas d'autres drapeaux utilisés.

6.5. Parc Concurrents

Après l'arrivée, les pilotes devront garder sur le site de la compétition, leur véhicule à la disposition des officiels pendant toute la durée du délai de réclamation.

6.7. Tableaux d'affichage

A partir du début de l'épreuve, des tableaux d'affichage se trouveront installés par l'organisateur :

- Pendant les vérifications au parc des vérifications.
- Pendant les essais et la course à l'emplacement prévu par le règlement particulier de l'épreuve.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

Avant le départ :

Les concurrents devront avoir satisfait auparavant aux opérations de contrôle administratif : aux opérations de contrôle technique (article 1.3), et devront présenter sur la ligne de départ une voiture parfaitement en règle. Toutes les voitures doivent se mouvoir par leurs propres moyens. Chaque voiture n'aura qu'une seule personne à bord.

Le départ sera donné moteur en marche, les roues avant sur la ligne tracée en travers de la route.

7.1. Essais

Aucun essai ne sera toléré en dehors des heures fixées au règlement particulier, mais tous les conducteurs seront tenus de prendre part à une séance d'essais officiels, et d'effectuer un parcours de bout en bout, au cours des essais prévus par le règlement particulier.

7.3. Course

La procédure de départ est précisée dans le règlement particulier. Les départs de la course et des essais seront espacés par le Directeur de l'épreuve, sauf pour les « BATTLES » où deux concurrents s'affrontent l'un devant l'autre sans normalement se doubler

Procédures de départ

Les départs sont toujours donnés par un « starter » à sa discrétion et sous les ordres du directeur de course. Le starter pourra être remplacé par deux feux : l'un ROUGE interdisant le départ, l'autre VERT autorisant le départ.

Il est formellement interdit de circuler sur le parcours dans le sens opposé à la course. Toute faute de ce genre entraînera la mise hors course immédiate du conducteur. Lorsque par suite d'un incident, une voiture est immobilisée dans une position telle qu'elle constitue un danger manifeste pour tous les autres concurrents, les commissaires prendront sur ordre de la direction de course toutes les mesures utiles pour dégager la route et la voiture recevra 0 point. Tout conducteur qui se verrait dans l'obligation d'immobiliser sa voiture sur un point quelconque du parcours, devra aussitôt la ranger sur l'un des accotements de façon qu'elle ne puisse pas constituer une gêne pour le déroulement de l'épreuve.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

Le mode de classement sera précisé dans le règlement particulier.

**ARTICLE 10. Règlement particulier type pour les manifestations inscrites au calendrier de la FFSA.
Voir réglementation sportive FFSA en vigueur.**

ARTICLE 11: Règlement particulier type pour les manifestations non inscrites au calendrier de la FFSA.

REGLEMENT PARTICULIER

(Suite au décret n°2017-1279 du 9 août 2017 portant simplification de la police des manifestations sportives)

A utiliser obligatoirement pour les manifestations non inscrites au calendrier de la FFSA

ARTICLE 1. ORGANISATION

Nom de l'épreuve :

Date de l'épreuve :/...../.....

Identité de l'organisateur administratif :

Identité de l'organisateur technique :

Type d'épreuve :

Lieu de la manifestation :

1.1. OFFICIELS EN CHARGE DE LA SECURITE (instruction 06-073 JS du 19 octobre 2006).

- **Directeur de Course :**

Nom : Prénom : N° de certification FFSA :

- **Commissaire Technique :**

Nom : Prénom : N° de certification FFSA :

- **Commissaires de Piste (fournir la liste complète) :**

Nom : Prénom : N° de certification FFSA :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA :

ARTICLE 2. MOYENS DE SECOURS

- **Médecin chef :**

- **Nombre d'ambulance :**

- **Equipe de secourisme :**

Une ambulance sera-t-elle équipée du matériel nécessaire à la ventilation et l'aspiration ? **O/N**

Une équipe d'extraction sera-t-elle présente? **O/N**

ARTICLE 3. CONCURENENTS ET PILOTES

- L'épreuve est ouverte aux concurrents âgés de ans et plus.

- L'épreuve est **ouverte/non ouverte** aux licenciés de la FFSA.

Je m'engage à vérifier que tous les participants sont titulaires d'un certificat de non contre-indication à la pratique du sport automobile ou titulaires d'une licence délivrée par une fédération sportive permettant la participation aux compétitions de la discipline concernée et portant attestation de la délivrance du certificat précité.

ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

4.1. VEHICULES ADMIS

- Véhicules admis :

- Nombre de véhicules admis :
- Equipement vestimentaire des participants :

ARTICLE 5. SITES ET INFRASTRUCTURES

5.1. PARCOURS

Tracé utilisé : Longueur : Largeur :

Nombre de postes de commissaires : Nombre et type d'extincteurs par poste :

Nombres de commissaires :

ARTICLE 6. DIVERS

Cet article est destiné à donner des indications particulières sur le déroulement de la manifestation ou son organisation, par exemple :

N° de téléphone et adresse mail de l'organisateur

Les horaires d'ouvertures du parc concurrents

Montant de la valeur de la remise des prix

Etablissement d'un classement ses modalités

Les actions engagées pour la protection de l'environnement

Montant des garanties d'assurance souscrites pour les concurrents, et les officiels (RC, IA (Décès et Invalidité))

ARTICLE 7. PIECES A FOURNIR

- Tracé du parcours avec dispositif de sécurité : emplacement PC, DC, Ambulance, ZP ouverte,...
- Horaires de la manifestation avec tous les plateaux et détails des animations avec véhicules.
- Attestation de présence des ambulances et du médecin.

ARTICLE 12. PRESCRIPTIONS MINIMALES EN DEHORS DES MANIFESTATIONS.

En dehors d'une épreuve dument autorisée par le Préfet, la pratique du DRIFT doit être réglementée conformément aux Règles Techniques et de Sécurité.

Toute pratique devra obligatoirement respecter les articles suivants :

- Définition
- Art 1.1.1 - Formation
- Art 3 – Concurrents et pilotes
- Art 4 - Voitures et équipements
- Art 6.1.2 - Caractéristiques du DRIFT
- Art 6.1.4 - Aptitudes médicales
- TITRE III REGLES DE SECURITE POUR LE DRIFT

TITRE III REGLES DE SECURITE POUR LE DRIFT

Toutes les zones autres que les zones « autorisées » sont « interdites ».

A- Epreuve sur circuit homologué pour une pratique automobile

Les zones réservées au public ne pourront être que celles prévues à cet effet sur le plan annexé à l'arrêté d'homologation du circuit.

B – Epreuve sur route, parking, ou sur circuit homologué pour d'autres véhicules que l'automobile

Pour la mise en œuvre pratique de ces dispositions, il est proposé d'utiliser le Guide d'Utilisation des RTS Rallye mis en œuvre par la FFSA, et accessible sur le site www.ffsa.org, rubrique réglementation & sécurité.

1. Zones autorisées au public

Il est préférable de choisir ces zones aux endroits accessibles par voies balisées à cet effet, autres que les accès au parcours pour les concurrents, et autres que les voies d'évacuations sanitaires. Ces zones devront avoir une zone de stationnement ou, un stationnement sur un côté de la voie si celle-ci est suffisamment large pour permettre le passage d'un véhicule, malgré le stationnement.

Conformément à l'article R.331-21 du code du sport, l'organisateur technique de la manifestation doit délimiter les zones réservées aux spectateurs en respectant les présentes RTS. Ce dernier doit informer les spectateurs des zones autorisées et que l'accès à toute autre zone leur est interdit. La mise en place des zones autorisées est de la responsabilité de l'organisateur technique.

Elles doivent être adaptées à la topographie du site. Elles sont indiquées aux spectateurs dans les publications préalables à la manifestation (presse, programmes,..) et localement par des panneaux informateurs situés entre les aires de stationnement et les zones autorisées au public. Elles pourront être délimitées par de la rubalise verte ou du filet vert (type chantier).

Pour la délimitation de ces zones, celui-ci tiendra notamment compte :

- de la position de chaque zone par rapport à la trajectoire prévisible des voitures de course,
- de leur vitesse à l'abord et tout au long de cette zone
- de la topographie du terrain sur lequel celle-ci sera établie.

Ces zones devront être clairement identifiées et délimitées, notamment le long de la route de course.

Des zones facilement accessibles devront être mises en place et leur emplacement devra être signalé.

Nota : En aucun cas des barrières type « Vauban » ou « anti-émeutes » ne doivent être utilisées en première ligne de protection du public.

2. Zones Interdites au public

Le public sera informé au travers des panneaux d'information mis en place par l'organisateur, sur les différentes zones d'accès au parcours, qu'en dehors des zones autorisées au public, toutes les autres zones sont interdites au public.

Ces zones seront de préférence indiquées au moyen de panneaux conformes à l'Annexe 1 des RTS Rallyes, mis en évidence au niveau de chaque point d'accès.

Dans les sections du parcours présentant un danger particulier, ces panneaux seront également mis en place, même en l'absence de tout point d'accès et une signalisation renforcée pourra être mise en place.

Les spectateurs contrevenants aux dispositions mises en place par l'organisateur technique de la manifestation seront passibles d'une amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

3. Balisage – Eléments de signalétique

Le balisage devra de préférence être conforme à la charte des éléments de sécurité rallye (Annexe 1 des RTS Rallye)

Le balisage se fera notamment à l'aide de :

- Panneau
- Rubalise

- Filets de chantier / grillage avertisseur (Affectation : renforcement des rubalises)
- Piquets (Les piquets métalliques devraient comporter une protection souple en leur sommet)

4. Réalisation des zones.

Dans l'axe de dégagement d'une portion du parcours ou dans les virages, si une zone réservée au public est mise en place alors que le terrain présente une pente inférieure à 45°, il devra y avoir une première ligne de protection à 15m minimum de la zone public.

En alignement droit, il devra toujours y avoir une première ligne de protection à 10m minimum de la zone public, sauf dans le cas où le public est situé au sommet d'un talus dont la hauteur permet de respecter les distances et pentes fixées par les tableaux ci-dessous.

Une première ligne pourra être constituée de :

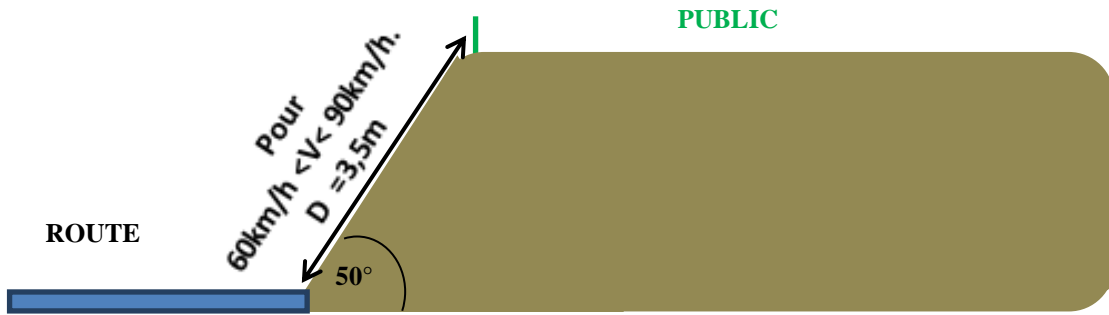
- Séparateurs bétons liés entre eux hauteur 80 cm, dont la masse sera d'au moins 1 tonne au mètre.
- Séparateurs plastiques lestés et liés, sur 100m minimum, type BT1 (dispositif de retenu minimum) .uniquement si la vitesse de passage est inférieure à 90km/h.
- Triple glissières de sécurité.
- Botte de paille de dimension : 1m x 1m x1 m
- Double rangée de piles de pneumatiques liées entre elles selon les RTS circuit asphalte
- Tout autre dispositif qui aura été validé préalablement par la fédération délégataire.

L'outil ci-dessous, vise à aider l'organisateur technique à mettre en place les dispositifs de sécurité, en utilisant le principe du cône de freinage dans lequel le public est interdit. Il pourra ainsi identifier les zones où le public peut se positionner. (Nota : échelle non respectée)

Exemples d'applications liés aux cônes de freinage :

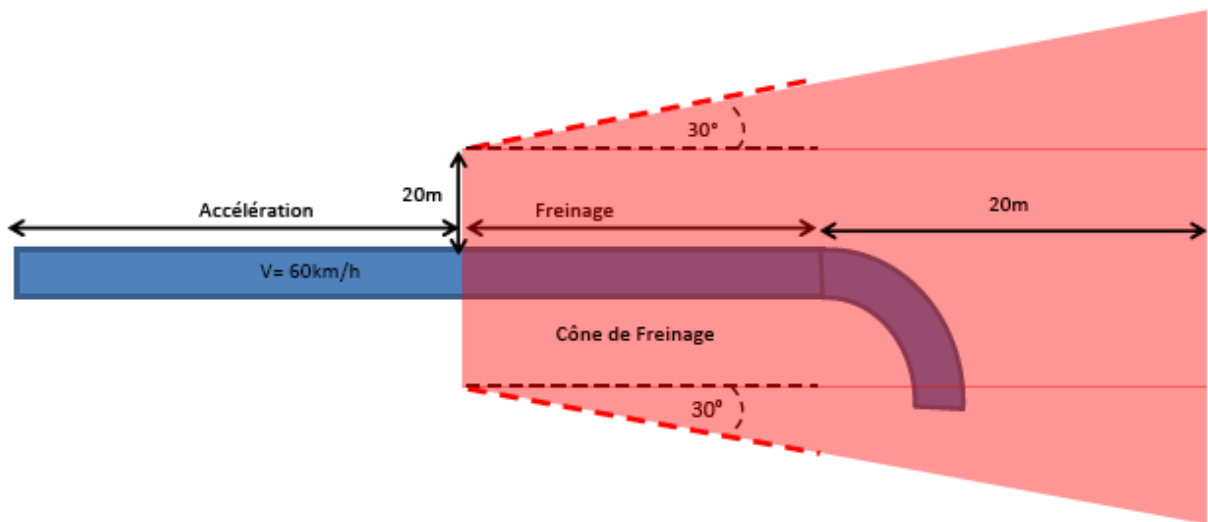
Nota : Dans chaque cas, la distances « D » qui figure dans les exemples représente la distance mesurée le long de la pente selon le schéma ci-dessous :

**DISTANCE DE SECURITE DE LA ZONE RESERVEE AU PUBLIC.
Exemple pour un talus à 50°.**



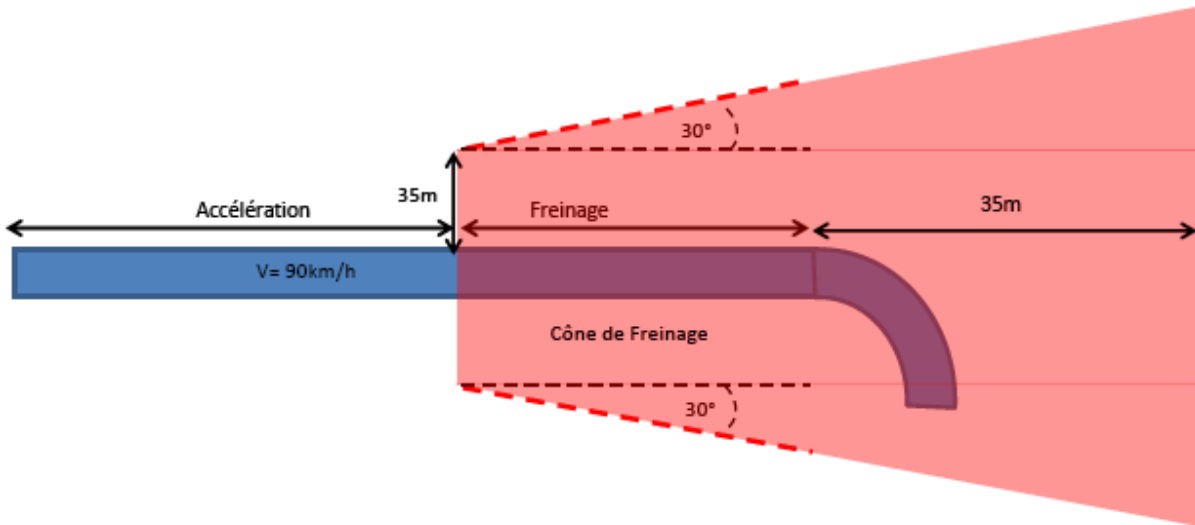
La distance « D » se mesure à partir du pied de talus, et représente la longueur de la pente.

1. Jusqu'à 60km/h



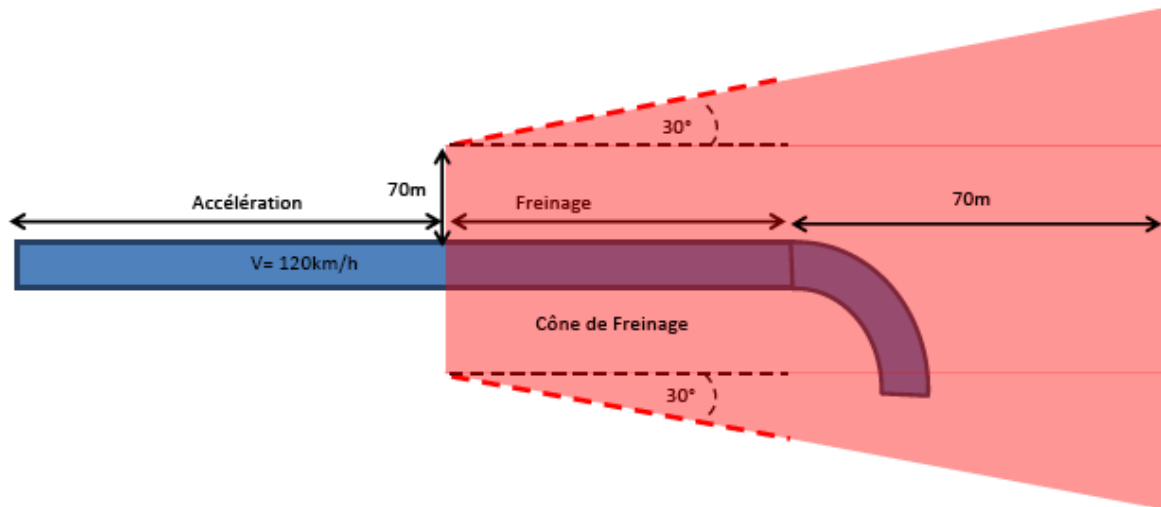
Pente	de 0° à 30°	de 30° à 45°	de 45° à 70°	de 70° à 90°
Distance/ au bord de la route	20 m	11 m	2 m	1,5 m

2. De 60 à 90km/h



Pente	de 0° à 30°	de 30° à 45°	de 45° à 70°	de 70° à 90°
Distance/ au bord de la route	35 m	20 m	3,5 m	2 m

3. De 90 à 120km/h



Pente	de 0° à 30°	de 30° à 45°	de 45° à 70°	de 70° à 90°
Distance/ au bord de la route	70 m	45 m	5,5 m	3,5 m