

MANUEL DE FORMATION COMMISSAIRE CHAPITRE 10 : A LA DECOUVERTE S.S.V. / DRIFT



SOMMAIRE

LE S.S.V. - PRESENTATION

PAGE 03

LE DRIFT - PRESENTATION

PAGE 05



PREAMBULE

Les deux chapitres développés ci-dessous, n'ont pour ambition que faire connaître (ou découvrir) ces deux disciplines arrivées récemment au sein de la FFSA et éventuellement vous donner l'envie d'y participer

LE S.S.V. - PRESENTATION

Le S.S.V (Side by Side Véhicule) est né aux Etats Unis. Situé entre le quad et le buggy dont il dérive, Il est équipé de deux places, de deux ou quatre roues motrices et d'un volant en lieu et place du guidon.

Le S.S.V. est intégré à la F.F.S.A. depuis 2014 grâce à la volonté d'un groupe de travail comprenant :

- Importateurs/préparateurs
- Organisateurs
- Direction Technique FFSA
- Quelques membres des commissions Endurance et Rallye tout-terrain

Cette discipline est une rattachée auprès de la commission « Championnat de France d'Endurance Tout-terrain ».

Toujours en plein développement, la réglementation n'est pas encore totalement stabilisée

Une compétition de SSV est organisée conformément au Code Sportif International (et ses annexes) de la FIA, aux Prescriptions Générales FFSA, aux règlements sportifs de la FFSA, au règlement standard et au règlement particulier de chaque compétition. Une compétition de SSV, d'une durée de 2 jours maximum, est inscrite au calendrier régional de la FFSA.

Il existe 4 types de compétition :

- Des BAJA SSV (épreuves sur pistes d'environ 400 à 500km)
- Des Endurances SSV (Sur circuits)
- Des « Enduro Sprint » (Rallyes avec des spéciales et des liaisons)
- Des Courses sur glace
- Bien souvent les courses SSV sont jumelées avec des courses de QUADS (Hors FFSA)

➞ Les Règles Techniques de Sécurité s'appliquent « progressivement » au SSV



VOITURE ET EQUIPEMENT

| Groupe SSV 2 roues motrices | | |
|------------------------------------|--------------------|-------------------------------------|
| Classe 1 | Véhicule de série | Cylindrée maxi 860cm ³ |
| Classe 2 | Véhicule modifié | Cylindrée maxi 860 cm ³ |
| Classe 3 | Véhicule prototype | Cylindrée maxi 1050 cm ³ |

| Groupe SSV 4 roues motrices | | |
|------------------------------------|--------------------------|--|
| Classe 4 | Véhicule de série | Cylindrée maxi 600 cm ³ |
| Classe 5 | Véhicule modifié | Cylindrée maxi 600 cm ³ |
| Classe 6 | Véhicule de série | Cylindrée de + de 600 cm ³ à 860 cm ³ |
| Classe 7 | Véhicule modifié | Cylindrée de + de 600 cm ³ à 860 cm ³ |
| | | |
| Classe 8 | Véhicule de série | Cylindrée de + de 860 cm ³ à 1050cm ³ |
| Classe 9 | Véhicule modifié | Cylindrée de + de 860 cm ³ à 1050cm ³ |
| Classe 10 | Véhicule prototype | Cylindrée de 1050cm ³ maxi |
| | Véhicule de série | Cylindrée de + 1050cm³ à 1300 cm³ |

PRESENTATION / USAGE DES DRAPEAUX

Les règles de présentation et d'usage des drapeaux sont strictement les mêmes que ce qui se pratique sur les circuits tout-terrain.... Tout comme celles concernant la sécurité.

Des marqueurs (pneus, quilles, piquets...) pourront être utilisés pour délimiter la piste. Tout déplacement d'un marqueur peut être pénalisé.

INTERVENTION SUR LE VEHICULE

Pendant la durée de la compétition, nul en dehors du pilote ou de l'équipage à bord ne pourra effectuer une réparation sur la voiture en panne, et ceci uniquement à l'aide du matériel transporté à bord de sa voiture. Si un pilote se voit dans l'impossibilité de réparer sa voiture sur place, celui-ci sera obligatoirement remorqué jusqu'à son stand par un véhicule de l'organisation.

Le pilote doit rester à proximité de sa voiture tant que celui-ci n'est pas pris en remorque.

Les réparations, y compris les opérations d'entretien et de nettoyage, doivent être faites exclusivement dans la zone des stands. Toute infraction à cette règle est pénalisée.

Toutes les pièces pourront être changées à l'exception de celles marquées lors des vérifications techniques.

Après réparation suite à un accident, la voiture devra subir un contrôle technique avant de reprendre la compétition.

Les voitures perdant des éléments de carrosserie pouvant entraîner un danger seront arrêtés (drapeau noir/cercle orange accompagné du numéro) et immobilisés jusqu'à réparation.

Lors de la présentation du drapeau (noir/cercle orange) par la direction de course, le pilote devra rentrer à son stand au prochain passage. Tout dépôt de matériel ou d'outillage fixe ou mobile dans la zone des stands en dehors de l'emplacement d'assistance réservé à chaque concurrent est interdit.

Pendant toute la durée de la compétition, les feux de brouillards devront rester allumés.

ZONE DES STANDS

Pour accéder la zone des stands, il doit être aménagée une piste à l'entrée matérialisée. La longueur à parcourir dans la zone des stands doit être identique pour tous les concurrents.

Il est interdit aux concurrents de faire marche arrière pour revenir sur la piste d'accès à la zone des stands.

Tout pilote s'arrêtant à son stand doit couper le moteur.

La circulation dans la zone des stands doit se faire à vitesse très réduite, **15 km/h maximum**.

Des ralentisseurs pourront être aménagés.

La présence de carburant dans la zone des stands, durant la totalité de la compétition, est formellement interdite.

BRIEFING

Il sera tenu par le directeur de course **30 minutes** avant le début des essais et/ou prologue, avec présence obligatoire de tous les pilotes (feuille d'émargement). Les pilotes absents au briefing seront pénalisés.



**CETTE NOUVELLE DISCIPLINE VOUS INTERESSE
VOUS DESIREZ EN APPRENDRE PLUS.
RENSEIGNEMENT AUPRES DE :**

Sylvain OMNES

**Président de la commission Championnat de
France d'Endurance tout terrain (et SSV)**

omnes.cfett@gmail.com

DEFINITION DU DRIFT (Dérapage)

Ce nom provient de l'anglais « dériver ». Il s'agit d'une discipline automobile dans laquelle le pilote est jugé sur un parcours bitumé selon les critères de vitesse, d'angle de dérapage, de précision et de style.»

Les compétitions sont organisées selon la réglementation générale de la FFSA, le règlement standard et le règlement particulier de la manifestation, ainsi que les Règles Techniques et de Sécurité du DRIFT (RTS) et le Code du Sport.
Toutes les compétitions sont inscrites au calendrier national (DRIFT NATIONAL).

NAISSANCE DU DRIFT

Le « Drift » est né dans les années 80, au Japon, pratiqué sur des routes de montagne « TOUGE » (to-gué) de manière totalement illégale.

Il débarque en Europe, (France, Angleterre, Belgique...) au début des années 2000, mais :

- Sans uniformisation de règlements entre les pays concernant sa pratique.
- Sans reconnaissance officielle.
- De fait, la discipline n'est rattachée à aucune fédération

DEVELOPPEMENT EN FRANCE – EN QUELQUES DATES

Après tentatives de regroupement sous une bannière fédérale, cette discipline se trouve encadrée par des Associations

- 2009 / 2012, un championnat est enfin créé (Drift Challenge).
- 2013, Un groupe de travail se met en place à la FFSA.
- 2014, Le Drift intègre officiellement les murs de la Fédération Française du Sport Automobile
- 2014, le 1^{er} championnat de France est enfin reconnu

Le drift reste une discipline jeune et en plein développement, avec une volonté d'évolution à l'internationale

TYPE DE VEHICULES ADMIS – ORGANISATION

- Les voitures sont toutes issues d'une production automobile
- Elles sont à propulsion
- Il n'y a pas de limites de puissance ou de cylindrée puisqu'il ne s'agit pas à proprement parlé, d'épreuve de vitesse
- Pas de triche, la réglementation est libre
- Swap moteur est autorisé

La sécurité est conforme aux normes FFSA en vigueur



Ces compétitions peuvent être organisées :

- Sur des circuits automobiles
- Sur des circuits de karting
- Lors de courses de cote
- Sur des espaces asphaltés type parkings

Les parcours comportent entre 2 et 5 virages. Un ou deux concurrents peuvent évoluer simultanément

➔ Comme pour toutes les autres disciplines, les Règles Techniques de Sécurité s'appliquent

UN PEU DE VOCABULAIRE

Il est essentiel de connaître le vocabulaire spécifique à cette discipline

- **BATTLE** : Runs avec deux pilotes lors des phases finales.
- **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
- **DRIFT** : Glisse, provient de l'anglais « dériver »
- **RUN** : Manche, série....

SECURITE POSTES COMMISSAIRES

Un ensemble de drapeaux de signalisation doit être prévu. Il comprenant :

- 1 drapeau JAUNE
- 1 Drapeau VERT
- 1 Drapeau ROUGE

Tout poste supplémentaire ou de relais doit également être pourvu d'un ensemble similaire de drapeaux.

Certains postes, à la demande de la D.C., peuvent être pourvus d'un drapeau noir et d'un drapeau noir à rond orange

- Un récipient de 15 litres plus 2 seaux de 4 litres de carbonate de calcium
- Deux balais à poils durs et pelles
- 3 extincteurs portatifs

Doivent compléter la sécurité de chaque poste

Bien sur, les postes doivent être disposés pour assurer une visibilité totale de la piste

DEROULEMENT DE L'EPREUVE

Les voitures admises :

- **Voiture de tourisme issue d'une homologation routière**
- **Voiture de grand tourisme issue d'une homologation routière**

Les pilotes sont répartis en 2 catégories :

Catégorie LOISIR

Réservée aux voitures de série issues d'une production routière et/ou ne répondant pas à la réglementation technique des voitures PRO ou ELITE. Cette catégorie se déroule sans « battle » et elle ne peut pas courir en même temps que la catégorie PRO et ELITE.

Catégorie PRO

Réservée aux pilotes ayant une voiture correspondant à la réglementation technique.

Catégorie ELITE

Réservée aux pilotes ayant une voiture correspondant à la réglementation et dont les pilotes ont terminé dans les 5 premiers d'un championnat national ou international l'année précédente, ainsi que les pilotes retenus par le jury selon des critères de performance.



LES ESSAIS

Les essais libres peuvent, au choix de l'organisateur :

- Être gérés dans le même mode opératoire que les qualifications d'une compétition. C'est-à-dire qu'un seul pilote peut être en piste à la fois et le directeur de course donne l'autorisation des départs en conséquence.
- Les autres types de déroulement sont interdits notamment avec plus de 6 voitures simultanément en piste (Drift-Train par exemple)
Les concurrents sont tenus de participer à une séance d'essais officiels et d'effectuer un parcours de bout en bout



MANCHES QUALIFICATIVES

Chaque pilote aura 3 passages maximum, plus un passage de reconnaissance **facultatif**. L'ordre de passage sera déterminé par un tirage au sort **ou au choix de l'organisateur**.

Chaque passage sera noté par le jury.

Le meilleur des 3 passages sera retenu pour effectuer le classement des manches qualificatives.

En cas d'ex aequo lors des qualifications, la deuxième meilleure note obtenue départagera les pilotes.

La voiture utilisée pour les manches qualificatives sera celle utilisée pour les battles.

PROCEDURE DE DEPART

Les départs sont toujours donnés par un « Starter », à sa discrétion et sous les ordres du D.C. Le starter pourra être remplacé par 2 feux : L'un ROUGE interdisant le départ, l'autre VERT autorisant le départ

Par suite d'un incident, si une voiture se trouve immobilisée dans une position pouvant constituer un danger manifeste pour les autres concurrents, les commissaires prendront sur ordre de la D.C., toutes les mesures utiles pour dégager la piste. Tout conducteur se trouvant dans l'obligation d'immobiliser sa voiture sur un point quelconque du parcours doit aussitôt la ranger sur l'un des accotements de façon qu'elle ne puisse pas constituer une gêne pour le déroulement de la suite de l'épreuve

BATTLES (TOP 32 OU TOP 16).

Seront qualifiés pour les finales les 32 meilleurs pilotes *ou les 16 meilleurs pilotes* (selon le nombre de pilotes partants) en catégorie PRO et ELITE confondues. (Les pilotes LOISIR ne disputent pas la phase finale).

Les pilotes seront opposés **un contre un** (BATTLE) sur 2 runs notés par les juges, **1 warm up facultatif**.

Si le nombre de participants **ne** permet pas de procéder à un top 32, ou si les horaires ne le permettent pas, l'organisateur peut alors procéder à un top 16 qui fera s'affronter les 16 meilleurs pilotes qualifiés

PRESENCE EN PRE-GRILLE

Dans toutes les courses, essais et manches qualificatives, la présence des pilotes en tenue et avec leur voiture est exigée au moins 10 minutes avant l'heure prévue pour le départ dans la zone de pré-grille.

NOTATION

Principe : Chaque RUN sera jugé par 3 juges (commissaires sportifs drift) désignés au règlement particulier de la compétition, sur les critères suivants : Vitesse, trajectoire, angle et style. Un système de télémétrie peut être utilisé. Chaque RUN peut être filmé pour faciliter le jugement. Dans toutes les phases de la compétition, le pilote doit montrer qu'il garde la parfaite maîtrise de sa voiture.

LES MANCHES QUALIFICATIVES

Le jury évalue l'évolution de chaque pilote qui sera noté sur 100 points. La télémétrie pourra être utilisée de façon à préciser la notation

- X points pour le respect des « Clipping Points » (respect de la trajectoire imposée). Les pilotes doivent passer au plus près de ces « Clipping Points » sans les faire tomber. Si un plot est effleuré ou bouge tout en restant à sa place on considèrera la note maximum. S'il tombe, ou est propulsé, c'est une faute sanctionnée.
- X points pour l'angle de dérive aux points de corde. Plus l'angle est important, meilleure sera la note.
- X points pour la vitesse d'entrée en courbe. Plus la vitesse est élevée, meilleure sera la note. Cette vitesse pourra être mesurée par des appareils électroniques de type GPS ou pistolet de mesure laser.
- 10 points pour le ressenti global de la prestation et du style augmentant le spectacle.

Chaque pilote a droit à 4 passages **maximum**, dont un passage de reconnaissance **facultatif** et 3 passages notés par les juges **au maximum**.

Chacun des juges établit sa note par passage.

On calcule ensuite la moyenne des notes de chaque juge pour établir une note unique de chaque passage noté.

La meilleure note sera prise en compte pour établir le classement.

En cas d'ex aequo, la 2ème meilleure note sera prise en compte.

LES BATTLES

Les « battles » sont les phases finales d'une compétition de drift. Ils opposent les pilotes qualifiés dans l'ordre suivant :

- 1er contre 32e, 2e contre 31e et ainsi de suite.

Permettant ainsi de procéder à des éliminations successives jusqu'à la victoire finale qui déterminera le vainqueur.

Ils se font sur 3 passages répartis de la façon suivante pour les pilotes :

- 1 passage **facultatif** de chauffe dit « warm up » qui a pour but de chauffer les éléments mécaniques et permet également aux pilotes de prendre leurs marques. Les pilotes seront positionnés dans l'ordre du premier passage noté.
- 1 passage en tant que « leader ». Dans cette position, le pilote aura pour devoir de démontrer aux juges qu'il est en mesure de distancer (ou garder la distance le cas échéant) son adversaire « suiveur ». Il devra faire cela en gardant la maîtrise de la glisse.
- 1 passage en tant que « suiveur ». Dans cette position, le pilote aura pour devoir de démontrer aux juges qu'il est en mesure **de reproduire le run du leader tout en étant le plus proche possible.**

La notation des battles se fait en répartissant 10 points entre les deux adversaires en fonction de la supériorité de l'un sur l'autre.

Ex : ex aequo donne 5/5, une légère supériorité donne 6/4...et ainsi de suite.

A la suite des passages notés, les juges détermineront alors le vainqueur de la manche.

En cas d'égalité, par exemple 6/4 au premier passage noté et 4/6 au second, les juges ordonneront de reconduire la manche de battles (One more time). Dans ce cas, il n'y a plus lieu de refaire un passage de warm up.

2 « One more time » peuvent avoir lieu avant 1 passage de « mort subite ».

Le leader sur le 1er run sera le mieux qualifié des 2 concurrents.

PRINCIPE DES BATTLES

1. Pour le pilote leader

Il « drifte » à son maximum dans les mêmes conditions que les qualifications et selon les préconisations des juges, en essayant de ne pas faire d'erreur. Sa vitesse **devra** être **identique** à la vitesse des qualifications.

Toutes tactiques de ralentissement du suiveur sont interdites.

2. Pour le Pilote suiveur

Le suiveur devra **démontrer sa capacité à coller le leader sans toutefois le dépasser**. Il doit rouler dans les « traces » du leader en essayant de faire comme lui, voire mieux. Si le suiveur réduit son angle de braquage afin de prendre de la vitesse, et rester près du leader ou le doubler, le suiveur perdra des points. Le suiveur ne doit, logiquement, pas doubler le leader lors d'une manche. Il peut toutefois le faire :

- Pour éviter une situation de danger et/ou qui affecterait le bon déroulement de la manche

FINALES (Battles)

On procède au classement des finales de la compétition de drift par élimination. Les finales opposent 2 pilotes qualifiés précédemment. A chaque battle, un des 2 pilotes est éliminé. Le pilote restant en lice affrontera un autre pilote vainqueur de son battle dans une phase suivante et ce jusqu'à ce que ne reste qu'un seul concurrent vainqueur de la compétition.

De 32 en première phase finale on passe à 16 pilotes, puis à 8, puis à 4...etc. jusqu'à la victoire finale.



**CETTE NOUVELLE DISCIPLINE VOUS INTERESSE, POUR TOUTE INFORMATION COMPLEMENTAIRE,
VEUILLEZ VOUS RAPPROCHER DE LA COMMISSION DRIFT : Jérôme VASSIA**

jerome@championnat-de-france-de-drift.fr