

REGLEMENT 2019

ENGAGEMENT	2
OFFICIELS	2
Directeur de juges	
Juges	
Chronométrateur	
Contrôleur Technique	
Commissaire de piste	
Commissaire de stand	
Commissaire de grille	
Drapeaux	
VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES	3
Administratif	
Contrôle technique	
Equipement du pilote	
Moto	
CIRCUIT	4
Zone de drift	
Grille de départ	
Joker	
ORGANISATION D'UNE MANCHE	5
Vendredi	
Samedi	
Dimanche	
Essai	
ORGANISATION DE DIFFÉRENTS CONCOURS	6
Courses à 4 pilotes	
Course Miroir	
Run de régularité	
Run solo chronomètre	
Run chronomètre de précision	
Limbo	
CLASSEMENT GÉNÉRAL DE LA MANCHE	9
MEDIA ET ASSOCIES	11
Prise photos et vidéos personnelles	
Droit à l'image	
ANNEXES	13
Norme Gants	
Officiels	
Contrôle technique	
Check Liste Contrôle Technique	

ENGAGEMENT

Inscription aux manches

Les pilotes s'inscrivent en remplissant le formulaire d'inscription sur le site www.stuntdrift events.com.

Les inscriptions des manches sont indépendantes les unes des autres.
Chaque pilote a le droit à deux entrées gratuites "accompagnant".

OFFICIELS

Directeur de course

Le directeur de course est le chef de tous les officiels.

Il est chargé de valider les feuilles de chronométrage et de résultats.

Il est le seul à pouvoir interrompre le déroulement d'une course.

Il est le seul à se prononcer si la piste est « roulable ».

Il peut interdire l'accès à un pilote.

Juges

Les juges, au nombre de 4, sont chargés de noter les pilotes suivant les règles de la course en cours.

Ils sont les seuls à pouvoir décider si un pilote a fait un faux départ.

Ils doivent être placés de manière à pouvoir voir l'intégralité du circuit (visuel direct ou sur écran), en sécurité.

Chronométrateur

Le chronométrateur est responsable de l'affichage.

Il est aussi responsable du fonctionnement des feux de départ.

Contrôleur technique

Il est chargé de contrôler l'équipement des pilotes et des motos dans le respect du règlement technique.

Commissaire de piste

Son rôle est d'aider un pilote en difficulté sur la piste, à se placer en sécurité, d'annoncer un danger à l'aide d'un drapeau jaune ou d'annoncer l'arrêt de la course, de la séance d'entraînement à l'aide d'un drapeau rouge.

Il informe d'un danger (piste glissante, objet sur la piste).

Le commissaire est sous l'autorité du directeur de course.

Commissaire de stand

Le commissaire de stand doit assurer le respect des règles dans la zone de pré-grille (accès uniquement aux pilotes et aux mécaniciens).

Il est chargé de la préparation de la pré-grille.

Il peut interdire à un pilote et sa moto, l'accès à la piste si ses pneus ont la toile apparente.

Commissaire de grille

Il est responsable du placement des pilotes sur la grille de départ.

En cas de dysfonctionnement des feux, c'est lui qui donnera le départ depuis le bord de la piste sous l'autorité du chronométrateur.

Une personne peut avoir plusieurs rôles.

Un directeur de course peut aussi être chronométrateur et/ou contrôleur technique et/ou commissaire de grille.

Un commissaire de grille peut aussi être commissaire de piste.

Un juge, un chronométrateur, un commissaire de grille, un commissaire de stand ou un commissaire de piste peut aussi être contrôleur technique.

Drapeaux

Pendant les essais et la course, différentes indications peuvent être données au moyen de drapeaux. Les pilotes doivent y obéir instantanément, sous peine de sanctions. Tous les drapeaux sont présentés agités.

Lorsqu'un circuit est équipé de feux de départ, le directeur de course doit impérativement les utiliser. Ce n'est qu'en cas de défaillance des feux que le drapeau national peut être utilisé pour le départ.

Drapeau rouge

Arrêt de la course ou des essais. Le pilote doit rejoindre la voie des stands à vitesse réduite sans drift, sans dérapage, sans wheeling, sans stoppie ou toute forme d'acrobatie. Ce drapeau est à disposition du directeur de course et des chefs de poste et ne peut être présenté que sur ordre du directeur de course.

Drapeau jaune

Danger sur cette section de la piste, les pilotes doivent ralentir rouler sans drift ni dérapage et être prêts à s'arrêter. Il est interdit de dépasser sous le drapeau jaune. Lors du tour d'inspection, il doit être présenté par le signaleur à l'endroit où il opérera pendant la course.

Tous pilotes ne respectant pas les drapeaux peuvent se voir exclure par les juges de la compétition.

VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les pilotes doivent remplir le dossier administratif à leur arrivée et valider leur inscription. Ils leurs seront remis des badges "pilote" et "accompagnant" ou bracelets.

La validation des inscriptions se termine le samedi matin dès la fin de l'entraînement.

Durant la compétition, aucun pilote ne sera accepté sous l'emprise de l'alcool ou stupéfiant. Les officiels se réservent le droit de pouvoir pratiquer des tests sur les compétiteurs ou officiels, cela à n'importe quel moment de la compétition.

Administratif

Le pilote doit pouvoir présenter un certificat médical de non contre-indication à la pratique sportive de motocyclisme en compétition.

Contrôle technique

Un contrôle technique sera effectué une fois par jour sur chaque compétiteur avant tout roulage.

Le contrôleur doit signer un document et une partie de la moto (exemple : support portant le numéro) pour prouver que la moto et le pilote sont passés au contrôle technique.

Le contrôleur technique peut contrôler une moto ou un équipement pilote à tout moment de la journée.

Le contrôleur technique doit contrôler une moto ou un équipement pilote après une chute lourde.

Equipement du pilote

Les participants devront obligatoirement être équipés de :

- Casque intégral aux normes ECE 22-05 muni d'un système de fixation par jugulaire, en bon état et répondant aux normes reconnues par la FIM ; L'utilisation d'un casque intégral tout-terrain est strictement interdit, ainsi que les casques modulables. Dans le casque, il doit y avoir une étiquette blanche avec comme inscription « ET » suivi d'un chiffre, puis une série de chiffre commençant par « 05 » et la lettre « P ». Le « NP » est interdit.

- Combinaisons de cuir obligatoire 1 pièce ou 2 pièces attachées ensemble par une fermeture éclair, doublure coton soie ou autre matière inflammable est recommandée ;

- Gants en cuir aux normes EN 13594 niveau 1 KP (voir annexe);

- Bottes en cuir aux normes EN 13634 (voir annexe);

- Protection dorsale aux normes 1621-2 niveau 2 (voir annexe);

Le pilote est responsable de la lisibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales, ...), si ces marques sont illisibles les équipements sont refusés par les commissaires techniques.

Moto

● Article 1 – Généralités

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire. Le pilote est à tout moment de l'épreuve responsable de sa machine. La moto doit être présentée propre et exempte de toutes marques des contrôles techniques antérieures. Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

Tout type de motos est accepté.

Aucune partie saillante ne doit être présente.

Aucune pièce ne doit pouvoir faire emporte-pièce (guidon, pare-carter, cale-pied).

Aucune fuite apparente.

Moteur ne présentant pas de signe de risque de casse.

Le numéro du concurrent doit être lisible.

Aucune fissure sur le cadre.

Aspect général propre et entretenu.

Bruit d'échappement ne dépassant pas les décibels prescrits par le circuit de la compétition. Les concurrents ayant passés le contrôle technique avec un échappement qui a passé le test du sonomètre avec succès n'a pas le droit de remplacer ou modifier l'échappement en question.

● Article 2 – Coupe contact et coupe circuit

Les motocycles solos doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact de couleur rouge en état de fonctionnement, pouvant être actionné facilement et visible.

● Article 3 – Papillon des gaz

La poignée de commande d'accélération de la machine doit pouvoir revenir à sa position initiale lorsque le conducteur la lâche.

● Article 4 – Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

Un garde chaîne appelé aussi " dent de requin" doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne puisse se coincer entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière.

- Article 7 – Guidons

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

- Article 8 – Leviers

Tous les leviers (embrayage, freins, etc.), doivent se terminer par une sphère. Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis. Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

- Article 8.1 – Protection des leviers

Il est recommandé mais pas obligatoire d'avoir une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine.

- Article 9 – Circuit de refroidissement

Le seul liquide de refroidissement autorisé, est l'eau pure. Tout autre additif est interdit.

- Article 10 – Protection motocycle

Une protection (matière plastique, téflon) des axes de roues est autorisée pour autant qu'elle ne dépasse pas de plus de 22 mm de chaque côté.

Pare-carter/ crash cage en aluminium ou acier sont autorisés. Ils ne doivent pas dépasser de plus de 6 centimètres de l'extérieur du genou du pilote qui est en position sur la moto tout en ayant le pied sur son cale-pied et le genou contre le cadre.

Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute. Les protections doivent avoir des patins en téflon, aucun tube qui ne doit faire faire « emporte pièces » en cas de choc.

- Article 11 – Plaques numéros

Les machines devront être équipées de numéros visibles. Ils devront être posés devant, au centre du carénage et de chaque côté de la moto.

Le numéro de course est à choisir lors de l'inscription sur le site www.stuntdriftevents.com.

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont

Hauteur minimale : 140 mm

Largeur minimale : 80 mm

Largeur min. des traits : 25 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont :

Hauteur minimale : 120 mm

Largeur minimale : 60 mm

Largeur min. des traits : 25 mm

- Article 12 – Electronique embarqué

L'électronique embarqué est autorisé concernant la cartographie moteur mais elle est interdite concernant l'assistance pilotage (ex: anti-patinage, anti-wheeling, assistance au freinage sur angle...).

- Article 13 – Bras oscillant

Le bras oscillant doit être rallongé. Il n'y a pas de limite minimum ou maximum. Il est dit rallongé à partir du fait qu'une extension est apportée sur le bras oscillant d'origine.

CIRCUIT

Le circuit a une largeur de piste de 6 à 8 mètres, de préférence.

Zone de drift

A chaque virage, le directeur de course placera des zones de drift, elles seront matérialisées par des cônes visibles. Il peut se faire aider seulement des juges pour placer ces zones.

Ces zones doivent être prises par les pilotes avec la roue arrière en glisse soit au freinage soit à l'accélération soit en combinant les deux sans reprise de grip.

Grille de départ

La grille de départ peut se faire de 2 façons selon la largeur de la piste au niveau du départ.

Le point de mesure est l'axe de roue avant.

Si la largeur de la piste est inférieure ou égale à 6 mètres, la grille se compose de 2 lignes. Une première ligne pour le premier et le deuxième et une deuxième ligne pour le troisième et quatrième.

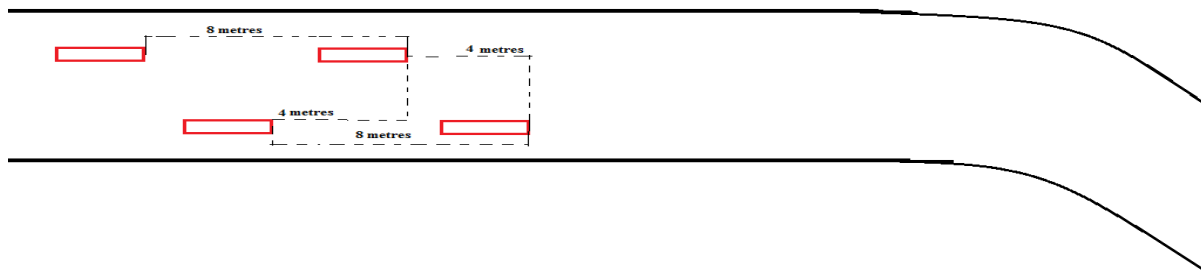
La piste sera alors partagée en 3 parties avec 2 axes situés chacun à distance égale.

Le premier se placera du côté où se situe l'intérieur du premier virage

Le deuxième se placera du côté où se situe l'extérieur du premier virage avec un retrait de 4 mètres par rapport au premier.

Le troisième se placera dans l'alignement du premier avec un retrait de 8 mètres de celui-ci (retrait de 4 mètres par rapport au deuxième).

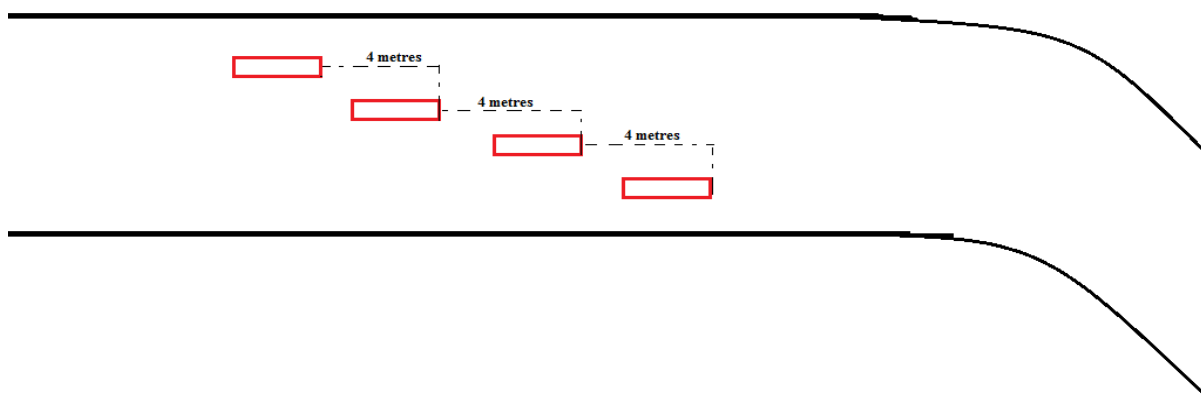
Le quatrième se placera dans l'alignement du deuxième avec un de 12 mètres du premier (retrait de 8 mètres par rapport au deuxième et de 4 mètres par rapport au troisième).



Si la largeur de la piste est supérieure à 6 mètres, la grille se compose d'une seule ligne. Le premier sera situé sur le côté où se situe l'intérieur du premier virage. Le dernier sera situé du côté où se situe l'extérieur du premier virage.

La piste sera alors partagée en 5 parties donc avec 4 axes chacun situés à distance égale.

Chaque pilote a un retrait de 4 mètres par rapport au pilote qu'il suit.



Joker

Le joker est un virage allongeant ou raccourcissant le circuit. Chaque pilote doit y passer 1 fois par course.

Si un pilote ne l'emprunte pas, il sera pénalisé par les juges selon leurs appréciations (rétrogradé d'une ou plusieurs places).

ORGANISATION D'UNE MANCHE

Vendredi

Vérifications administratives et techniques

Essais

Samedi

Vérifications administratives et techniques

Essais

Courses 4 pilotes

Dimanche

Vérifications techniques

Essais

Courses 4 pilotes + finale

Remise des prix

Selon le planning de la manche, les courses à 4, les courses chrono solo, courses chrono de précision, courses miroir, limbo drift, run de régularité, sont susceptibles d'être ou ne pas être présents certains jour selon la nature de la piste.

L'organisateur doit obligatoirement choisir des courses qui donnent des points au classement général selon la piste.

Sur une piste sèche il faut privilégier :

- les courses à 4
- les courses chrono solo
- courses chrono de précision

Sur une piste mouillée ou glissante il faut privilégier :

- les courses à 4
- run de régularité
- courses miroir

Essais

Les essais se font généralement le matin, par groupe de 4 à 6 pilotes de compétence équivalente.

ORGANISATION DES DIFFÉRENTS CONCOURS

GÉNÉRALITÉS

Pour toutes les épreuves, chaque virage de circuit compte.

Dans chaque virage se trouve un point d'entrée et de sortie. Ils sont matérialisés par un plot/cône visible de couleur fluo.

Chaque participant doit se trouver en drift/glisse dans chaque virage entre ces deux plots/cônes.

Néanmoins, en cas de ré-accroche, les pilotes ont le droit de pouvoir reprendre le frein (avant ou arrière) sur courte distance (de l'ordre de quelques dizaines de centimètres).

ABANDON DE COURSE

Est compté comme abandon de course (qui ne donne aucun point), un pilote ne finissant pas la course (le nombre de tours qui lui est demandé) ; la course est comptabilisée complète quand le pilote passe la ligne d'arrivée avec sa moto.

COURSES À 4 PILOTES

Généralités

Le directeur de course est le seul à pouvoir décider si les courses peuvent avoir lieu. Il fait son choix selon l'état de la piste et des conditions météo.

La feuille d'un round doit être affichée au moins 30 minutes avant le début de celle-ci (annexe).

Organisation d'un round

Les courses à 4 pilotes sont celles qui donneront le plus de points pour le classement.

Les courses à 4 sont regroupées pour former 1 round (le nombre de courses dépend du nombre de pilotes inscrits). Dans chaque round, chaque pilote fera 4 courses. Il y a plusieurs rounds par week-end.

Le départ est donné sur la grille de départ. Les pilotes sont placés selon un ordre défini par les juges. Chaque pilote aura une place différente à chaque course (exemple : course 1 place 3, course 2 place 1, course 3 place 4, course 4 place 2).

A l'extinction des feux rouges, les pilotes s'élancent et ont l'autorisation de doubler dès le départ. Les pilotes peuvent se doubler uniquement en drift ou en glisse (sauf en départ).

La course dure entre 20 et 25 virages (le nombre de tour dépend de la piste). Exemple : si un circuit comporte 10 virages sur 1 tour, une course fait 2 tours).

Un virage annexe dit "virage joker" est mis en place. Celui-ci rallonge ou diminue le circuit. Chaque pilote à chaque course devra le prendre une fois obligatoirement.

Finale des courses à 4

Suite au classement des courses à 4, les quatre meilleurs sont retenus pour la finale (en cas d'ex-aequo, c'est l'addition du chronométrage de la course solo drift précision et course solo drift qui départagera les concurrents). Cette course ne donne pas de point, les 4 meilleurs remettent leur position en jeu.

Les pilotes sont placés sur la grille de départ selon leur classement ; le pilote ayant le plus de points au classement part en pole position.

A la fin de la course, le pilote arrivant dernier est éliminé.

Les trois pilotes restants font un tour pour refroidir le moteur puis se replacent sur la grille de départ selon l'ordre d'arrivée de la course qui vient de se dérouler.

A la fin de la course, le pilote arrivant dernier (troisième) est éliminé.

Les deux pilotes restants font un tour pour refroidir les moteurs et se replacent sur la ligne de départ.

A la fin de la course, le pilote arrivant premier gagne.

Ces résultats sont sous condition de la validation des juges.

Le classement final de la manche se fait comme suit :

1-2-3-4 selon l'ordre d'arrivée de la finale, 5 jusqu'au dernier selon l'ordre du classement des courses à 4.

Les points de classement des courses à 4 (voir annexe).

Nombre de tours

Une course doit se compter en nombre de virage : entre 20 et 30 virage par course selon le circuit. Si une piste comporte 7 virages, cela fait 3 ou 4 tours selon la décision du directeur de course.

Jugement

Chacun des quatre juges surveillera un des quatre pilotes.

Chaque juge peut disqualifier ou rétrograder le pilote qu'il suit si ce pilote a une conduite dangereuse, antisportive, ou fait des fautes de drift/glisse.

Procédure de départ

Les pilotes doivent se présenter à la pré-grille. Le commissaire de course donne autorisation aux pilotes d'entrer sur la piste. En cas d'absence d'un pilote, il a 2 minutes pour se présenter en pré-grille. Auquel-cas, l'accès à la course lui sera refusé et sa place sur la grille de départ restera inoccupée pour le départ.

Les pilotes se présentent sur la grille et sont placés par le commissaire de grille.

Au feu vert, les pilotes se lancent pour un tour de chauffe. Les pilotes n'ont le droit de s'arrêter qu'en cas d'essai de départ. Tout arrêt abusif sera sanctionné par des avertissements, des rétrogradages du classement voire une disqualification, qui seront à l'appréciation des juges et du directeur de courses. Les pilotes sont alors replacés par le commissaire de grille.

Au feu vert, la course commence. Du départ jusqu'à l'entrée du premier virage, les pilotes peuvent se dépasser sans aucune glisse.

A partir du premier virage, les pilotes ne peuvent se dépasser qu'avec la moto en drift (à l'accélération comme au freinage). Tout abus sera sanctionné d'avertissement, de rétrogradage voire de disqualification, à l'appréciation des juges et du directeur de course.

Faux départ

En cas de faux départ, les juges sont les seuls à pouvoir le prononcer. Dès l'annonce d'un faux départ de la part des juges, les commissaires de pistes présentent le drapeau rouge. Les pilotes regagnent la grille de départ sans passer par les stands (le commissaire de stand présentera la direction de la grille de départ) et sont à nouveau placés par le commissaire de grille. Celui-ci avertit le ou les pilotes concernés par le faux-départ. Un pilote qui réalise 2 faux départs sur la même course est disqualifié pour cette course.

Pénalités

Un pilote n'effectuant pas de drift dans les zones, obtient des pénalités qui sont comptabilisés par les juges. Les pénalités peuvent entraîner un rétrogradage à l'appréciation des juges.

Procédure de fin

Lors de la course (hors finale), au franchissement de la ligne d'arrivée, le commissaire de grille présente le drapeau à damier et les commissaires de pistes le drapeau rouge. Les pilotes finissent le tour pour rejoindre les stands.

Le pilote arrivant 1er gagne 4 points, le pilote arrivant 2ème gagne 3 points, le pilote arrivant 3ème gagne 2 points, le dernier pilote gagne 1 point.

Sauf en cas de décision des juges qui peuvent rétrograder un ou des pilotes en cas de manquement au règlement (conduite dangereuse, gêne vis-à-vis des concurrents, moto ne driftant pas).

Tous les pilotes font des courses tout au long du week-end, ce qui donne un classement pour la manche.

Chaque pilote aura effectué le même nombre de courses.

Durant le tour de décélération, les pilotes de la course suivante entrent sur la piste et rejoignent la grille de départ en attente du tour de chauffe.

Le tour de chauffe ne peut être lancé seulement quand tous les pilotes de la course précédente sont rentrés dans les stands.

COURSE MIROIR

La course miroir ne compte pas pour le classement de la manche.
Les pilotes sont tirés au sort par les juges pour les duels.

Organisation

Ce round se dispute sous forme pyramidale et mort subite. Ainsi elle permet de déterminer un gagnant sans faire de classement.

2 pilotes s'affrontent pour 2 tours. Leurs lignes de départ et d'arrivée ne sont pas les mêmes pour l'un pour l'autre.

Un premier pilote a sa ligne de départ dans une ligne droite à mi-chemin entre 2 virages. De même pour le deuxième pilote mais dans une autre ligne droite environ à la moitié du circuit. Un tirage au sort détermine l'emplacement de celui-ci.

Jugement

Les pilotes doivent respecter les zones de drift. Les juges notent les pénalités si les zones de drift ne sont pas respectées. Ces pénalités serviront en cas de doutes sur le pilote qui a été le premier à franchir sa ligne d'arrivée.

Procédure de départ

Chaque pilote rejoint la ligne de départ et s'élanche pour un tour de chauffe.

Le départ est donné par les juges.

Les pilotes s'élancent pour 2 tours. Le premier pilote qui passe sa ligne après avoir effectué les 2 tours est vainqueur.

En cas de faux départ, les pilotes sont avertis par l'annonce du drapeau rouge des commissaires de pistes. Ils se replacent sur leur ligne de départ et le pilote concerné est averti. En cas de nouveau faux-départ de la part du même pilote, c'est son concurrent qui l'emporte.

Procédure de fin

Après 2 tours, le pilote franchissant la ligne de départ/fin en 1^{er} élimine son concurrent. Cela reste sous réserve de déclassement pour cause de pénalité octroyée par les juges.

RUN DE RÉGULARITÉ

Le but du concours du run est de franchir les zones avec la meilleure qualité de drift. Ce sont les juges qui attribuent des points entre 0 et 3 (3 étant la meilleure note pour un très beau franchissement).

Le chrono est aussi en jeu durant ce concours. Le chrono permet de départager les égalités entre les pilotes ayant obtenu la même note. Mais ce n'est pas celui qui a réalisé le meilleur chrono qui gagne. C'est celui qui aura été le plus régulier.

Un temps de référence où la qualité n'est pas jugée est réalisé en premier.

Lors du tour de qualité le chrono est à nouveau pris. En cas d'égalité de points, les juges vont comparer le temps de référence et le temps de qualité de chaque pilote. Le pilote ayant le plus petit écart l'emporte.

Organisation de la course

Le run se passe sur 3 tours : le pilote entre sur la piste et fait son tour de chauffe. Il passe la ligne de départ/arrivée, lancé pour faire son tour de référence, au franchissement de ligne de départ/d'arrivée, il commence son tour de qualité lancé, au franchissement de la ligne d'arrivée le run est terminé.

Notation et jugement

Chaque juge attribue :

La note de 0 pour une zone si le pilote a chuté dans la zone.

La note de 1 si l'entrée ou la sortie n'a pas été réalisée en drift ou si 2 reprises de grip ont eu lieu dans la zone.

La note de 2 si le drift a été réalisé correctement dans la zone de drift.

La note de 3 si le drift du pilote a été réalisé d'une façon exceptionnelle, époustouflante.

En cas d'égalité de points mais aussi d'écart entre les chronos de temps de référence et de tour de qualité, c'est le temps obtenu lors course solo chronométrée qui tranche.

RUN SOLO CHRONOMÈTRE

La course chrono drift se fait en solo.

Organisation de la compétition

Chaque pilote effectue un tour de chauffe, puis se place sur la grille de départ. A l'extinction des feux rouges, le pilote s'élanche pour effectuer un tour le plus rapidement possible en driftant dans tous les virages.

Jugement

Si un virage ou une partie de virage n'est pas drifté, les juges sanctionnent le pilote par une ou des secondes de pénalité sur le chronomètre.

Chronomètre

Le chrono commence à l'extinction des feux et se termine au passage de la ligne d'arrivée.

Points et classement

Le classement se fait du chrono le plus petit (pour le 1^{er}) vers le chrono le plus grand (pour le dernier). Les points sont donnés en annexe.

RUN CHRONOMÈTRE DE PRÉCISION

La course chrono drift se fait en solo.

Organisation de la compétition

Chaque pilote effectue un tour de chauffe, puis se place sur la grille de départ.

A l'extinction des feux rouges, le pilote s'élance pour effectuer un tour le plus rapidement possible en driftant dans tous les virages tout en passant dans les couloirs sans en sortir et taper avec la roue arrière les clipping points.

Clipping point : point de passage au bord de la piste pour valider une trajectoire dans la course de précision en solo. Ceux sont des ronds en caoutchouc dépassants des GBA ou de bords de piste, ils sont parallèles au sol et à taper avec la roue arrière.

Jugement

Si un virage ou une partie de virage n'est pas drifté, les juges sanctionnent le pilote par une ou des secondes de pénalité sur le chronomètre.

Tout clipping point non passé correctement donne un point de pénalité de +3 secondes au temps chrono final.

Points et classement

Le classement se fait du chrono le plus petit (pour le 1^{er}) vers le chrono le plus grand (pour le dernier).

Les points sont donnés en annexe.

LIMBO

Le limbo drift ne compte pas pour le classement de la manche.

C'est un jeu pour les pilotes qui désirent y participer.

Le but du limbo est de passer sous une barre tout en ayant la roue arrière en drift (à l'accélération ou à la décélération).

Pour que le passage soit validé, la barre ne doit pas tomber même si elle a été touchée, aucun appui avec le pied pour se rattraper ou relever la moto.

Le concours se fait par étape, tous les pilotes ont 2 essais par étape. Une étape est une hauteur sous barre de limbo :

1m10, 1m05, 1m, 95cm, à partir de 95cm la barre descend de 2 cm, jusqu'à 89 cm, puis descend de 1cm à chaque fois.

Chaque pilote doit réussir 1 essai pour pouvoir passer à l'étape suivante.

En cas d'égalité entre deux pilotes, la barre est relevée d'1cm. Si les pilotes réussissent tous les deux à repasser, la barre descend d'1cm et chacun leur tour font leurs essais. Au bout de 5 tentatives chacun, si aucun des deux pilotes n'est passé, le concours est stoppé et le prix est remis en jeux pour la manche suivante.

Il ne doit rester qu'un seul pilote (le gagnant).

CLASSEMENT GÉNÉRAL DE LA MANCHE

A chaque manche, on additionne par pilote les points des différents concours du week-end:

- la course solo chrono drift précision
- la course solo drift
- la course à 4 pilotes
- le run de régularité

Cas d'ex-aequo

Si dans le classement final, des pilotes sont ex-aequo, on prend l'addition des temps chrono drift et chrono clipping-point. Celui qui a le chrono le plus bas prend la tête.

Les points sont cumulés de manche en manche, ce qui donne un classement final en fin d'année.

Si un pilote ne concourt pas à une ou des manches, il ne marque aucun point.

Point Classement :

Courses à 4

1ère place 256 points
2ème place 248 points
3ème place 240 points
4ème place 232 points
5ème place 224 points
6ème place 216 points
7ème place 208 points
8ème place 200 points
9ème place 192 points
10ème place 184 points
11ème place 176 points
12ème place 168 points
13ème place 160 points
14ème place 152 points
15ème place 144 points
16ème place 136 points
17ème place 128 points
18ème place 120 points
19ème place 112 points
20ème place 104 points
21ème place 96 points
22ème place 88 points
23ème place 80 points
24ème place 72 points
25ème place 64 points
26ème place 56 points
27ème place 48 points
28ème place 40 points
29ème place 32 points
30ème place 24 points
31ème place 16 points
32ème place 8 points

Course solo

1ère place 32 points
2ème place 31 points
3ème place 30 points
4ème place 29 points
5ème place 28 points
6ème place 27 points
7ème place 26 points
8ème place 25 points
9ème place 24 points
10ème place 23 points
11ème place 22 points
12ème place 21 points
13ème place 20 points
14ème place 19 points
15ème place 18 points
16ème place 17 points
17ème place 16 points
18ème place 15 points
19ème place 14 points
20ème place 13 points
21ème place 12 points
22ème place 11 points
23ème place 10 points
24ème place 9 points
25ème place 8 points
26ème place 7 points
27ème place 6 points
28ème place 5 points
29ème place 4 points
30ème place 3 points
31ème place 2 points
32ème place 1 point

Course solo précision

1ère place 32 points
2ème place 31 points
3ème place 30 points
4ème place 29 points
5ème place 28 points
6ème place 27 points
7ème place 26 points
8ème place 25 points
9ème place 24 points
10ème place 23 points
11ème place 22 points
12ème place 21 points
13ème place 20 points
14ème place 19 points
15ème place 18 points
16ème place 17 points
17ème place 16 points
18ème place 15 points
19ème place 14 points
20ème place 13 points
21ème place 12 points
22ème place 11 points
23ème place 10 points
24ème place 9 points
25ème place 8 points
26ème place 7 points
27ème place 6 points
28ème place 5 points
29ème place 4 points
30ème place 3 points
31ème place 2 points
32ème place 1 point

Run de régularité

1ère place 64 points
2ème place 62 points
3ème place 60 points
4ème place 58 points
5ème place 56 points
6ème place 54 points
7ème place 52 points
8ème place 50 points
9ème place 48 points
10ème place 46 points
11ème place 44 points
12ème place 42 points
13ème place 40 points
14ème place 38 points
15ème place 36 points
16ème place 34 points
17ème place 32 points
18ème place 30 points
19ème place 28 points
20ème place 26 points
21ème place 24 points
22ème place 22 points
23ème place 20 points
24ème place 18 points
25ème place 16 points
26ème place 14 points
27ème place 12 points
28ème place 10 points
29ème place 8 points
30ème place 6 points
31ème place 4 points
32ème place 2 point

MEDIA ET ASSOCIES

Prise photo et vidéo personnelles

Les pilotes, accompagnants ou toutes autres personnes sont autorisés à prendre des photos personnelles d'une ou des manches en bord de piste. Seuls les photographes accrédités sont autorisés à prendre des photographies ou vidéos sur la piste ; demande d'autorisation à remplir sur le site www.stunt drift events.com.

Droit à l'image

Lors de chaque manche, des partenaires médiatiques de l'organisation sont présents.

1. Je déclare céder, par la présente autorisation, le droit de reproduire et de représenter, directement ou par l'intermédiaire d'un tiers autorisé, mon image et mes propos dans le cadre de la communication au public du programme précité.

- Cette communication pourra être réalisée par tous les modes d'exploitation connus ou inconnus à ce jour, notamment la télédiffusion, les moyens de transmission en ligne (tel que le réseau internet), en vidéogramme (vidéocassette, DVD, etc.), dans un programme interactif (CD-ROM, DVD-ROM, etc.), en salles de cinéma, tant en France qu'à l'étranger, sans que cette liste soit limitative et par tous procédés connus ou à connaître. Dans le cadre d'une traduction, un doublage et/ou un sous-titrage pourront être effectués en toutes langues.
- Cette autorisation vaut également pour l'utilisation de photos ou de la bande son qui seraient tirées de l'enregistrement susvisé.
- Cette autorisation est consentie pour le monde entier, sans limitation du nombre de reproductions et/ou de représentations.

2. Je déclare que cette autorisation de reproduire et de représenter mon image et mes propos, par tous les modes d'expression susvisés, est consentie à titre gracieux.

3. J'accepte que tout montage soit effectué à partir de l'enregistrement réalisé et que mon nom soit cité au générique.

Le bénéficiaire de l'autorisation garantit de ne pas procéder à une exploitation des images susceptible de porter atteinte à la vie privée ou à la réputation de la personne filmée ainsi que de ne pas utiliser les images obtenues sur aucun support à caractère pornographique, raciste, xénophobe, contraire aux bonnes mœurs ou toute autre exploitation préjudiciable.

ANNEXES

NORME GANTS EN 13594 NIVEAU 1 OU 2 A MANCHETTES

Les gants sont traités par la norme EN 13594, "Gants de protection pour motocyclistes", datant de novembre 2015.

La norme est divisée en deux niveaux.

Au niveau 1, Ils doivent descendre au moins 1,5 cm sous la base du pouce et leur capacité à ne pas pouvoir être arrachés de la main en cas de glisse est également vérifiée.

Au niveau 2, la résistance à l'abrasion doit être d'au moins 8 secondes et le gant doit descendre à 5 cm de la base du pouce. Contrairement au niveau 1, les coques sont ici obligatoires. Il faudra cependant rester attentif, car de nombreux gants risquent de se donner des airs de gants de piste sans atteindre le niveau 2.

Niveau 1 :

- longueur de la manchette ≥ 15 mm
- abrasion ≥ 4 secondes
- résistance du système de maintien ≥ 25 N
- déchirement paume ≥ 25 N
- déchirement dos ≥ 18 N
- résistance des coutures ≥ 6 N/mm
- résistance des coques (optionnelles) ≤ 9 kN

Niveau 2 :

- longueur de la manchette ≥ 50 mm
- abrasion ≥ 8 secondes
- résistance du système de maintien ≥ 50 N
- déchirement paume ≥ 35 N
- déchirement dos ≥ 30 N
- résistance des coutures ≥ 10 N/mm
- résistance des coques (obligatoires) ≤ 5 kN

Norme bottes EN 13634

Les bottes sont traitées par la norme EN 13634 ; Chaussures de protection pour les motocyclistes professionnels. Sa version originale date de 2002, mais elle a été mise à jour en 2010.

Afin de passer les tests, une botte de moto doit avoir une hauteur minimale allant de 162 mm pour les pointures inférieures au 36 à 192 mm pour celles supérieures au 45 : les "baskets de moto" et autres "bottes de stunt" sont donc à présent exclus de la norme.

Il est d'ailleurs maintenant obligatoire que la botte porte la mention de son homologation CE avec le numéro de la norme.

La norme est divisée en deux niveaux de performance, avec des exigences variables selon la zone de la botte :

- La zone B, la plus exposée, doit résister à 5 secondes d'abrasion pour prétendre au niveau 1, et 12 secondes pour le niveau 2.
- La zone A moins exposée ne requiert elle que respectivement 1,5 et 2,5 secondes de résistance.

La rigidité de la botte est également testée, tout comme sa résistance à la perforation.

Norme dorsales 1621-2 niveau 2

Ces protections sont traitées par la norme EN 1621-2 ; vêtements de protection contre les chocs mécaniques pour motocyclistes - Partie 2 : protecteurs dorsaux - Exigences et méthodes d'essai, datant de 2003.

Ces protections doivent subir 5 impacts de 50 J, dont 2 sur des points délibérément choisis pour leur faiblesse apparente (jointures...). Là aussi, les tests se feront en environnement contrôlé, puis modifié (températures, humidité).

Leurs performances sont subdivisées en deux niveaux :

- Au Niveau 1, la force résiduelle moyenne doit être inférieure à 18 kN, avec un impact autorisé jusqu'à 24 kN.
- Au Niveau 2, la force résiduelle moyenne doit être inférieure à 9 kN, avec un impact autorisé jusqu'à 12 kN.

Contrairement à la confusion fréquemment rencontrée, une dorsale "1621-2" n'est donc pas nécessairement une dorsale de niveau 2 ! En réalité, si rien n'est précisé sur son niveau, il est quasi certain qu'elle est de niveau 1.

Par ailleurs, certains experts considèrent qu'en raison du type d'impacteur utilisé et des spécificités de la colonne vertébrale, 4 kN serait la limite à adopter pour simuler le seuil de fracture dans ces conditions de test. Actuellement il existe très peu de dorsales sur le marché qui atteignent ces performances.

OFFICIELS

	NOM	PRENOM	SIGNATURE
Directeur de course			
Chronométrateur			
Contrôleur Technique			
Contrôleur Technique 2			
Commissaire de stand			
Commissaire de grille			
Juges 1			
Juges 2			
Juges 3			
Juges 4			
Commissaire de pistes 1			
Commissaire de pistes 2			
Commissaire de pistes 3			
Commissaire de pistes 4			
Commissaire de pistes 5			
Commissaire de pistes 6			
Commissaire de pistes 7			
Commissaire de pistes 8			

CONTRÔLE TECHNIQUE

NUMERO CONCURRENT	VALIDATION	
	MOTO	EQUIPEMENT

CHECK LISTE CONTROLE TECHNIQUE

Equipement pilote	Equipement moto
Casque intégral étiqueté E suivi d'un chiffre, le tout entouré, ligne de dessous commençant par le chiffre 05 et la lettre P. NP interdit	Aucune partie saillante
Combinaison de cuir 1 ou 2 pièces attachée ensemble par fermeture éclair	Moteur ne présentant pas de signe de risque de casse
Gants en cuir aux normes EN 13594 niveau 1 KP	Pare-carter ne dépassant pas de plus de 6 centimètres de l'extérieur du genou
Bottes en cuir aux normes EN 13634	Plaque et numéro du concurrent lisible devant et sur les 2 côtés
Protection dorsale aux normes 1621-2 niveau 2	Aucune fissure sur le cadre
	Aspect général propre et entretenu
	Bruit d'échappement ne dépassant pas 95 db à 3 000 tr/m
	Coupe contact et coupe circuit rouge facile d'accès
	Papillon des gaz actionné et revient facilement
	Une protection du pignon de sortie de boîte
	Un garde chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne puisse se coincer entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière
	Extrémités du guidon bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc
	Leviers à bout rond
	Circuit de refroidissement avec eau uniquement
	Bras oscillant rallongé

Passage au sonomètre. Si chicane présente, mettre la lettre "C" en plus de la signature pour stipuler que la moto contrôlée a une chicane.