

REGLEMENT TECHNIQUE DRIFT 2017

Le présent règlement est écrit en termes d'autorisation, par conséquent tout ce qui n'est pas écrit est interdit.

VOITURES ADMISES

Voiture de Tourisme issue d'une homologation routière
Voiture de Grand Tourisme issue d'une homologation routière

ARCEAU

Armature de sécurité obligatoire normes FIA.

6pts minimum

- Une croix ou 1 renfort de portes minimum côté conducteur
- Une diagonale arrière partant du haut de l'arceau vers le bas, il sera possible de faire une croix.
- Armature homologation Japonaise pour le Drift acceptée jusqu'au 31/12/2015

Exemples d'arceau et de diagonales de portes possibles :

Arceau principal Ø 45 ep : 2.5 ou Ø 50 ep : 2 - Tube secondaire Ø 38 ep : 2.5 ou Ø 40 ep : 2

Exemple de matériaux : Acier FE45 étiré à froid (plus solide et plus léger, conformément aux dernières normes FIA).

L'installation de mousse FIA est obligatoire aux endroits où le corps du pilote peut rentrer en contact avec l'arceau.

NOTE ARTICLE 6 VALABLE POUR LES ARCEAUX

Les armatures de sécurité homologuées ASN sont autorisées

Il sera possible de faire une modification pour la protection du pilote au niveau des portes (voir la note protection latérale).

Si ce même arceau a une diagonale avec une partie haute à l'opposé du pilote Il est conseillé de mettre une autre diagonale afin de faire une croix.

Un arceau de définition standard peut passer devant ou à travers du tableau de bord à condition qu'il ne présente pas de contre coude au bas de pare-brise pour descendre verticalement jusqu'au sol.

Les diverses normes :

Les arceaux doivent avoir les diamètres indiqués :- Ø 50 épaisseur: 2 ou Ø 45 épaisseur : 2.5 pour l'arceau principal

- Ø 40 épaisseur : 2 ou Ø 38 épaisseur : 2.5 pour les tubes secondaires.

(Les tubes secondaires sont les diverses tubes qui partent de l'arche centrale)

Matériaux :

Acier FE45 ou ST45 din 2391 étiré à froid

A respecter pour la construction d'un arceau.

Éléments fondamentaux du design :

L'objectif premier de la cage est de protéger l'occupant si la voiture se retourne, rencontre un obstacle ou est heurtée par une autre voiture. Elle DOIT être conçue pour résister à des forces de compression dû au poids de la voiture s'exerçant sur la structure de renversement et à supporter les charges avant/arrière et latérales résultant du dérapage la voiture le long de sa structure de renversement.

Les tubes avant et les parties de l'arceau principal qui peuvent entrer en contact avec le casque de l'occupant (lorsque celui-ci est assis normalement et retenu par une ceinture de sécurité ou un harnais d'épaule) doit être rembourrées avec un matériau non-élastique. Ethafoam® ou Ensolite®, ou autre matériau similaire, et d'une épaisseur minimum de 12mm. Il doit être conforme aux spécifications SFI 45.

Construction générale :

Toutes les cages de protection doivent être fixées sur un seul arceau principal fabriqué d'une seule pièce de tubulure (pas de joints) aux courbes régulières et sans encablure ou faiblesse dans la paroi. Le rayon des courbes de l'arceau de la cage ne doit pas être inférieur à trois (3) fois le diamètre de la tubulure.

Les soudures doivent être faites par une personne qualifiée. Les soudures doivent être continues tout autour de la structure tubulaire. Vous devez inspecter toutes les soudures visuellement et sont acceptables si les conditions suivantes sont remplies:

1. La soudure est sans fissure.
2. La fusion doit être complète entre le métal de soudure et le métal de base.
3. Tous les crevasses doivent être remplies à la section transversale de la soudure.
4. «L'undercut» ne doit pas être supérieure à 0,01 pouce de profondeur.

La technique de soudure au bronze d'aluminium ou au bronze de silicium est autorisée, mais un soin extrême doit être apporté dans la préparation des pièces avant le soudage avec bronze et dans la conception des joints de fixation. **(Il existe des arceaux qui connectent les tourelles d'amortisseurs).**

Trou d'inspection :

Un trou d'inspection d'au moins 5mm de diamètre, mais ne dépassant pas 6mm de diamètre doit être foré dans une zone non-critique de toutes les tubulures afin de faciliter la vérification de l'épaisseur des parois.

Arceau principal :

L'arceau principal (derrière le Pilote) doit couvrir la pleine largeur de l'habitacle du pilote ou des passagers et doit être aussi proche que possible du toit avec un maximum de 4 courbes, pour un total de 180 degrés \pm 10 degrés. L'arceau principal doit partir du plancher de la voiture.

L'arceau principal doit incorporer une entretoise diagonale latérale pour empêcher la torsion latérale de l'arceau. La pose de barres d'armature supplémentaire au sein de la structure de la cage est autorisée et non limitée.

Une section de tubulure égale à l'arceau de sécurité doit être installée horizontalement à partir de l'arceau principal à l'entretoise diagonale derrière le siège du pilote. Cette tubulure ne doit pas dépasser la hauteur des épaules et doit continuer de l'entretoise diagonale jusqu'au montant de l'arceau principal du côté passager.

Arceaux avant et de côté :

Les arceaux avant et de côté, ou la tubulure vers le bas, commence au sol.

Plusieurs configurations sont possibles :

Configuration des arceaux latéraux : Ils se connectent directement au plancher de l'habitacle de l'occupant et continue, en une seule pièce, pour se connecter à l'arceau principal. Si les arceaux latéraux sont utilisés, ils doivent être reliés entre eux par un seul tube horizontal dans la partie supérieure du pare-brise avec un maximum de 4 coudes totalisant 90 degrés \pm 10 degrés.

Configuration des arceaux avant : Un arceau avant relié au plancher sur les deux côtés de l'habitacle et suivant la ligne des piliers avant constitué d'une seule pièce peut être utilisé. Un arceau avant doit être connecté en haut par des barres horizontales et rejoindre l'arceau principal de chaque côté, au-dessus des portes avec un maximum de 4 coudes, totalisant 180 \pm 10 degrés.

Configuration du « halo »: Un arceau de toit (halo) suit la ligne du toit composé d'une seule pièce de chaque côté de l'arceau principal le long du haut des portes et du parebrise. Un HALO doit être connecté au plancher par une tubulure verticale suivant la ligne des piliers avant avec un maximum de 4 coudes, pour un total de 180 degrés \pm 10 degrés et un maximum de 2 coudes autorisés sur la tubulure verticale.

Les arceaux avant, latéraux ou verticaux peuvent s'étendre sur toute la longueur du tableau de bord, y compris la partie avant du panneau de la porte si elle est une extension du tableau de bord.

Une barre de protection des genoux horizontale est recommandée entre les entretoises avant de la cage et la zone de tableau de bord pour toutes les configurations.

Les supports de l'arceau arrière:

L'arceau principal dispose de deux entretoises s'étendant vers l'arrière et connecté au cadre ou au châssis.

Les entretoises doivent être connectés aussi près que possible du haut de l'arceau principal et à moins de 15 cm au-dessous du toit et à un angle d'au moins trente (30) degrés.

Aucune courbe n'est autorisée aux entretoises arrière.

L'addition d'un "X" à l'intérieur des supports est obligatoire, il doit se situer le plus près possible de l'arceau principal et même chose au bas, le plus près possible des plaque d'ancrage des supports arrière de l'arceau. Il ne doit pas avoir de courbe dans ce renfort.

Entretoisement ou renfort supplémentaire :

L'entretoisement ou renfort supplémentaire est autorisé.

Protection latérale

Obligatoire pour tous types d'armature (Définition standard ou homologuée)

Toutes les voitures doivent avoir un minimum de 1 barre latérale dans chaque ouverture des portières avant.

Les barres de la porte peuvent être parallèles, ou sous la forme d'un «X».

Au moins une des deux barres du « X » doit être en une seule pièce.

Si les deux barres de portière ne se croisent pas en forme de «X», un minimum de deux tubes verticaux doit être joint aux deux barres latérales.

Les équipes peuvent également choisir d'installer une deuxième rangée double de barres horizontales parallèles aux barres intérieures qui s'étendent à l'extérieure de la portière, également connus sous le nom : "NASCAR-STYLE" bars.

Dans cette configuration, les barres extérieures doivent également être jointes par un minimum de deux (2) tubes verticaux reliant les barres supérieures et inférieures.

Le panneau de portière intérieure et l'intérieur de la portière peuvent être enlevés.

Plaques de montage:

Chaque plaque de montage doit avoir au moins minimum 2mm d'épaisseur.

Les plaques de montage doivent être entièrement soudées à la structure du véhicule.

La surface de chaque plaque de montage ne doit pas excéder 25 cm carrés et la hauteur des côtés ne doit pas être supérieure à 30cm et inférieure à 50mm. La plaque de montage peut être multi-angle, mais ne doit pas dépasser ces dimensions dans un plan horizontal.

Plusieurs tubes peuvent être attachés à une seule plaque ou l'un à l'autre.

NOTE PARTICULIERE

Les armatures ayant un arceau principal en Ø 40 ep : 2 mm sont interdites à partir de 2016.

Les arceaux Ø 40 possédant une forme arrondie évitant le tableau de bord **ne sont plus acceptées.**

La modification devra être faite des 2 côtés du véhicule.

Baquet :

Les baquets installés doivent être aux normes FIA en cours de validité ou retirés.

Si le pilote prend un passager lors des essais, son véhicule devra être équipé d'un deuxième baquet conforme.

Le baquet homologation Japonaise (Bride) est accepté.

Harnais :

Les harnais installés doivent être de type 4pts minimum de type aviation obligatoire, normes FIA 8854/98 et 8853/98 ou retirés

Si le pilote prend un passager lors des essais, son véhicule devra être équipé d'un deuxième harnais conforme.

Vitres :

- Pare-brise : pourra être en verre feuilleté ou Lexan.
- Autres Vitres : Film anti-deflagrant obligatoire sur les vitres OEM.

Lexan ou en Mangard (3mm d'épaisseur) autorisés

Les vitres doivent être intégralement fermée ou intégralement ouverte (si présence d'un filet de sécurité aux normes FIA).

La fixation des filets doivent respecter les préconisations FIA.

- POLYCARBONATE Appellation classique : Makrolon, Lexan. « Normalement incassable », seul produit autorisé. Il existe en version « anti-rayures » (Mangard par exemple).

- Toutes les voitures à toit ouvert type cabriolet doivent avoir des attaches ou un dispositif de rétention des bras, c'est-à-dire un filet de protection au niveau du toit.

* Les matériaux « transparents » :

Carrosserie

Un panneau de porte est obligatoire sur à l'intérieure des portes d'origines afin de protéger des parties saillantes.

Eléments en fibre autorisés : ouvrants, ailes, toit, pare choc, bas de caisse

Extincteur :

Extincteur obligatoire minimum 2 Kg avec manomètre, en état de fonctionnement, contrôlé et/ou avec la date de validation conforme.

L'extincteur doit être placé de manière à ce qu'il puisse être enlevé rapidement par le pilote ou par un commissaire de piste en cas de départ d'incendie.

Un système d'extinction automatique (mécanique ou électrique) est **recommandé** dès **2015**. Il convient de respecter les règles de montage du fabricant.

Les marquages de signalisations devront être placés de façon visible sur la partie avant du véhicule.

Tous les extincteurs doivent être protégés de manière adéquate et doivent être situés dans l'habitacle. Dans tous les cas, ses fixations doivent être en mesure de résister à une décélération de 25 G.

Tout le matériel d'extinction doit résister au feu.

Tous les systèmes d'incendie doivent être entretenus et inspectés aux dates habituelles.

La preuve d'inspection doit être imprimée sur l'extérieur de la bouteille.

Coupe circuit :

Le coupe-circuit est obligatoire, accessible et visible. Il doit pouvoir couper le moteur en marche et la pompe à essence.

Les tirettes extérieure et intérieure de coupe circuit sont obligatoires. Elles devront être indiquées par un autocollant standard.

Un modèle électrique correspondant aux normes est possible.

Anneaux de remorquage :

Les systèmes de remorquage norme FIA sont obligatoires.

Le véhicule devra en être équipé d'un à l'avant et un à l'arrière, soit de type anneaux rabattable soit de type sangle. Ils devront être identifiés par des stickers.
Ils devront supporter la traction du véhicule si le dit véhicule est dans un lit de gravier.
De plus ils devront être accessibles sans avoir à démonter une partie de la carrosserie et ils ne devront pas déborder de façon exagérés (5 cm maxi).

Rétroviseurs :

- 2 Rétroviseurs extérieurs sont obligatoires, fonctionnels plus précisément avec une glace dessus.
- 1 rétroviseur intérieur est conseillé.

SECURITE PILOTE

Casque :

Les casques «intégral» ou «ouvert» sont acceptés.

Depuis le 1 janvier 2014, les casques moto ne sont plus autorisés.

Seuls les casques certifiés conformes aux normes suivantes sont autorisés :

- Snell Memorial Foundation - SA2005, SA2010, **SA2015**
- BSI
- Fondation SFI - Spec 31.1A, 31.2A
- Standard - BS 6658:85 type A/FR
- FIA8860 - 2004

Pour les voitures fermées le casque ouvert est autorisé, pour les voitures ouvertes les casques intégraux sont obligatoires.

Le port d'une cagoule ignifugée est obligatoire.

Le système RFT est autorisé à condition que toute la norme décrite dans le règlement de la FFSA soit respectée.

Les casques endommagés suite à un accident doivent être présentés par le pilote afin de prendre une décision concernant son état.

Pour les participants de la catégorie Loisir, les casques types CE, NF sont acceptés.

Combinaison pilote :

La combinaison pilote est obligatoire de type ininflammable ou ignifugés aux Normes FIA 8856-2000, description ci-dessous :

Néanmoins la norme FIA 1986 reste valable jusqu'à nouvel ordre.

Pour les participants de la catégorie Loisir, les vêtements (non synthétiques) recouvrant intégralement les bras et les jambes sont acceptés.

Annexe concernant l'équipement du pilote pour les épreuves Françaises:

- La cagoule ignifugée est obligatoire.
- Les gants ignifugés sont obligatoires.
- Les sous-vêtements ignifugés sont conseillés.
- Les bottines de conduite sont conseillées (**Chaussures fermées obligatoires**).

OBLIGATIONS

Tout véhicule sur le départ devra être en état correct, éléments de carrosserie correctement fixés, aucun objet non fixé dans l'habitacle.

Les réservoirs d'essence, huiles, de liquides divers et les canalisations ne devront présenter aucunes fuites. Chaque occupant doit porter son équipement tel que son casque, sa combinaison etc.. pendant toutes les séances sur piste.

Un véhicule ne correspondant pas aux présentes normes pourra participer en catégorie LOISIR.

Les cabriolets inscrits en catégorie **Loisir** devront avoir un arceau de sécurité d'origine constructeur ou de compétition.

La vitre conducteur doit être intégralement fermée ou ouverte **totalem**ent si un filet aux normes FIA est présent dans l'habitacle.

Rien de ne doit se trouver entre l'arceau et la coque (cables, tuyaux, etc)

SPECIFICATIONS

Mise en marche :

Tous les véhicules devront être équipés d'un démarreur, d'une batterie en bon état de fonctionnement.

Une voiture ne peut pas être démarrée à la poussette.

Moteur :

- Aucune restriction particulière sur le type de moteur issu d'une production automobile utilisé. Un swap (ou moteur d'une autre marque) est autorisé.

- Aucune limite de cylindrée.

- Turbo(s) et / ou Compresseur sont autorisés sans bride.

Gestion moteur :

Aucune restriction.

Echappements :

De nombreux contrôles pourront être faits.

Le niveau sonore maximum autorisé est de 100 dB à 4000 tr/min. Toute infraction aura pour conséquence l'élimination du participant s'il ne trouve pas de solution au début de l'épreuve.

Chaque circuit peut être amené à effectuer des contrôles inopinés.

Carburant :

Tous les carburants sont autorisés*, additifs et octane booster autorisés. (*Sauf GPL)

Tout type de Protoxyde d'azote, Oxyde nitreux(N₂O) sont autorisés

La/les bonbonne(s) d'azote située(s) dans l'habitacle ou le coffre, correctement fixée(s) doit (vent) être équipée(s) d'une soupape de surpression et être munie(s) d'une ventilation débouchant à l'extérieur de l'habitacle.

La/les bonbonne(s) doit (vent) porter l'estampille CE ou DOT-1800 livres(124 bar) et être montée(s) de façon permanente. Le solénoïde doit être relié à la ou aux bouteille(s) par des tuyaux haute pression à tresse métallique, ou d'un type approuvé par la FIA.

Les tuyaux peuvent passer dans l'habitacle avec les mêmes normes que les tuyaux d'essence.

Si un système de purge est installé, il ne doit en aucun cas être utilisé dans les paddocks ou en contact avec le public.

Réservoir :

Il peut être d'origine ou norme FIA si la contenance est supérieur à 20l. La conception du système de carburant est libre. Les réservoirs à combustible selon la norme FIA sont recommandés.

Le réservoir de carburant doit être séparé de l'habitacle du pilote selon la norme FIA.

Les réservoirs à combustible doivent avoir un clapet installé pour prévenir tout débordement en cas d'un renversement du véhicule.

Canalisation de carburant :

Les canalisations de carburant et les raccords doivent être de type haute pression et installées de manière à ne pas interférer avec les pièces mobiles, être bien isolés et attachés à la structure monocoque ou au châssis.

Les lignes de carburant doivent respecter la norme FIA pour traverser l'habitacle (y compris les passe-cloisons). Les équipes peuvent installer un dispositif de ravitaillement de carburant de type «Drybreak fuel-filler» dans la fenêtre arrière ou dans le pare-brise arrière ou le couvercle du coffre afin de faciliter le ravitaillement à partir de l'extérieur de la voiture.

Il doit y avoir une valve à clapet et un tuyau souple entre le col de remplissage de carburant et le réservoir de carburant pour permettre un désalignement du tuyau à la suite d'un accident.

Transmission :

Seul les véhicules de type propulsion sont autorisés. Les modifications de boîte de vitesse ou de pont sont autorisées.

Tous les véhicules doivent être équipés d'une marche arrière fonctionnelle.

Régulateurs de traction :

Les contrôleurs de traction et autres systèmes non-spécifiés « d'aide à la conduite » ne sont pas autorisés.

Les capteurs de vitesse de roues doivent être enlevés.

Châssis :

Le châssis devra être issu d'un véhicule de série et homologué, il pourra avoir subi de nombreuses modifications de soudure afin de le renforcer.

Le châssis du véhicule, le cadre ou la structure monocoque ne doit pas être modifié entre les surfaces verticales créées par les points de fixation d'origine situés les plus à l'avant et les plus à l'arrière, sauf indication contraire dans ces règles.

Une structure monocoque peut avoir des joints soudés.

Châssis tubulaire non autorisés.

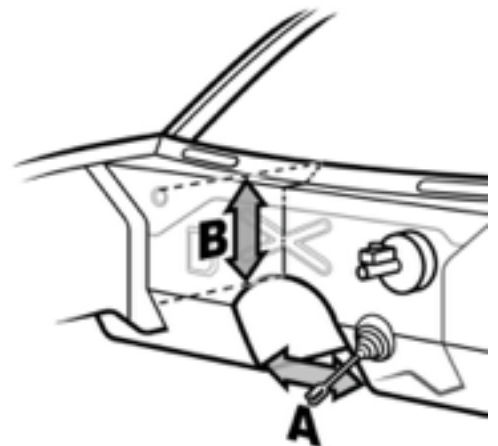
A partir du 1er janvier 2019 :

Aucune partie du moteur ne peut traverser le seuil vertical du pare-feu original dans le tunnel de transmission.

Les trous effectués dans le pare-feu doivent avoir de la taille minimale pour le passage d'éléments ou de fils et doivent être scellés pour empêcher le passage de liquides ou des flammes du compartiment moteur au compartiment de conducteur.

A : la largeur du tunnel ne doit pas dépasser 460mm

B : la distance entre le bas du pare-brise et le haut tunnel doit être au moins de 255mm



Trains roulants et suspensions :

Modifications de trains avant et arrière sans restriction,

Les points d'ancrages ainsi que les fixations des suspensions devront respecter les côtes et les positions d'origines. Les tourelles d'amortisseur ne peuvent être ni découpées, ni déplacées mais peuvent être renforcées en respectant les trous d'origine.

Les systèmes type «Wisefab» sont autorisés

Les suspensions sont libres, peuvent être réglables et ne devront pas fuir.

Les modifications des composantes de la direction (crémaillère de direction, tiges, etc.) sont permises. Cela comprend le montage de la crémaillère de direction sur le berceau avant.

Les trains roulants (roues incluses) doivent être protégés par le châssis, la coque ou la carrosserie.

Freinage:

Double circuit de freinage obligatoire (Freins Av et Ar, généralement de série sur les voitures moderne).

Toute amélioration est autorisée et même conseillée.

Frein à main hydraulique et répartiteur acceptés.

Le système de freinage doit fonctionner sur les 4 roues.

Les « pedals box » sont autorisés.

Les lignes hydrauliques ne peuvent pas avoir de connecteurs amovibles situés à l'intérieur de l'habitacle du pilote.

Pneumatiques:

Les pneumatiques type « slick » ne sont pas autorisés, cependant les pneumatiques dit « semi slick » qui sont homologués pour un usage « route » sont autorisés.

Les pneus devront obligatoirement être siglés de la norme E ou DOT.

Retaillage interdit, ainsi que l'utilisation de tous moyens permettant de chauffer les pneus.

La largeur de pneu est fixée à 265mm maximum

Les pneumatiques colorés sont uniquement acceptés en essai et qualifications.

Refroidissement :

Les modifications du système de refroidissement sont autorisées mais doit être complètement fermé et exempt de fuites.

Si les lignes du système de refroidissement passent par l'habitacle du pilote ou une partie du coffre qui communique avec l'habitacle du pilote, ils doivent en être séparés par une structure de métal « mou ou déformable » de 2mm d'épaisseur en acier ou de 3mm d'épaisseur en aluminium.

La structure doit être conçue pour empêcher l'accumulation de fluides. Le système de refroidissement doit être rempli avec de l'eau seulement.

Les produits de type « Water Wetter » sont autorisés.

Un système d'injection d'eau ou autre système de pulvérisation sont autorisés.

Récupération des huiles, moteurs, boîtes, ponts :

La mise à l'air libre du moteur, de la boîte de vitesse, et du pont devront aboutir dans un bocal fermé ceci afin de récupérer les huiles en cas de retournement du véhicule.

Ce bocal aura une capacité minimum de 200ml.

Eclairage :

Les véhicules doivent être équipés de 2 foyers lumineux à l'avant.

L'ensemble des feux (stop, feux arrière, phares et les warning) doivent être en état de fonctionnement.

L'utilisation d'interrupteurs électriques, ou tout autre dispositif qui rend les feux de freinage inopérants, est strictement interdite.

Une bande à LED rouge devra être installée à l'extérieur sur le haut du pare-brise avant et arrière (largeur complète), et reliée de façon continue aux feux STOP.

La LED SMD doit mesurer 5x5mm à raison de 46 LED / mètre.

Batterie :

La batterie doit être solidement fixée et la borne positive complètement isolées de façon à éviter tout contact avec les autres pièces métalliques. Les batteries peuvent être relocalisées **à condition de ne pas trouver dans une partie déformable en cas de choc. Elle doit rester protégée par les plan des longerons ou de l'arceau.** Si la batterie est située dans le l'habitacle du pilote, il faut qu'elle soit dans une boîte scellée boulonné à la structure monocoque/châssis et solidement fixée à l'intérieur de la boîte, bien aérée et drainée.

Habitacle :

Le tableau de bord peut être supprimé. Un brise vitre / coupe sangle doit être présent dans l'habitacle à portée de main.

Un compte cours est obligatoire en cas de contrôle sonomètre.

Annexe E - DISPENSES

Dispense n°1: le liquide de refroidissement est autorisé pour le refroidissement du moteur.

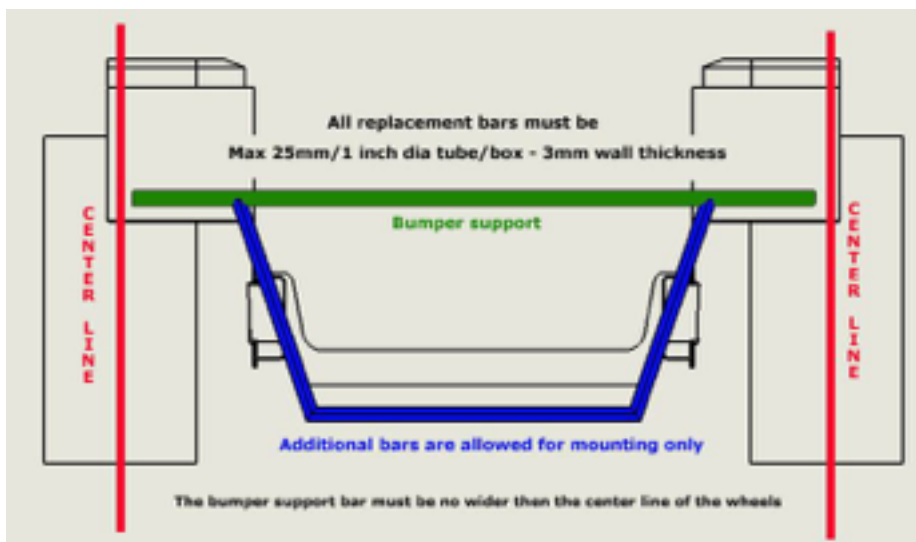
Annexe F - MODIFICATION TRAVERSE SUPERIEURE ET SUPPORT PARE CHOC AV/AR

La largeur des barres de support pare-chocs, ne doit pas se prolonger au-delà du centre de la roue (axe médian de la roue), quand on regarde de l'avant ou de l'arrière du véhicule. Ils doivent être d'une construction de section faible et ne doivent pas avoir d'arêtes vives ou de barre orienté vers l'avant.

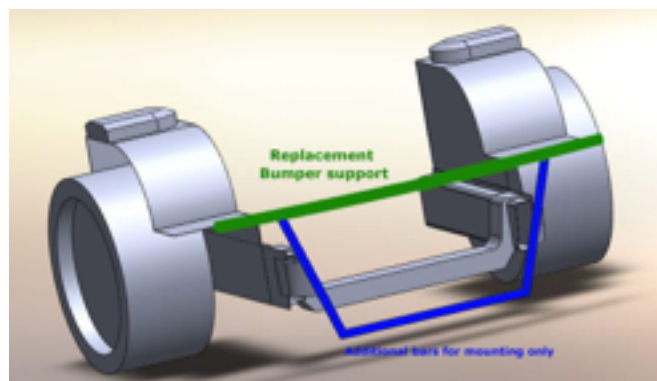
Il est obligatoire que la structure de crash intègre l'utilisation de ces règles, principalement pour éviter des dommages inutiles aux autres véhicules.

Les extensions ne doivent pas être plus grandes que la taille du châssis OEM et pas plus solides.

Les barres de soutiens de pare choc avant doivent être de tube creux ,rond ou carré de diamètre 25mm maxi et épaisseur maxi 3mm ,une barre additionnel peut être ajoutée au support de pare-chocs mais doit être de la moitié de celui-ci et de tube inférieur.



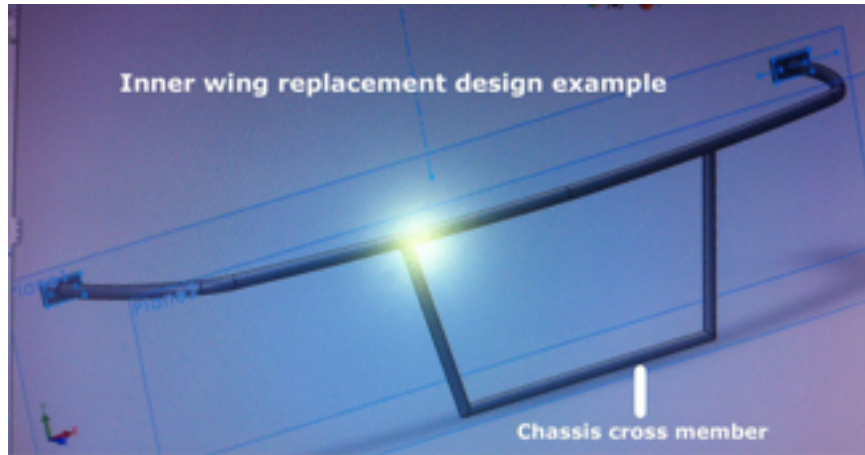
(Photo du règlement du BDC)



(Photo du règlement du BDC)

Le remplacement de la traverse avant d'origine est autorisé, mais elle ne doit pas s'étendre au-delà de la largeur de la tourelle d'amortisseur du châssis d'origine.

Pour la partie arrière du véhicule la traverse peut être modifier ,mais doit être en tube creux rond ou carré de diamètre 25mm max et d'épaisseur 1.5mm ,un perçage de contrôle de 6mm doit être effectuer dans une partie droite de cette structure situer a plus de 75mm d'une courbe.



Le règlement Drift FIA est recommandé.

REGLEMENT STANDARD DRIFT

Le drift est une discipline du sport automobile dans lequel le pilote contrôle la voiture alors qu'il glisse sur une piste « Asphalte ». Le pilote est jugé selon la vitesse, la trajectoire, l'angle de la dérive et le style de l'évolution,

Les compétitions sont organisées selon les Prescriptions Générales de la FFSA, le règlement standard ci-après 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).

Pour chaque compétition de drift, un règlement particulier devra être établi. Il sera envoyé au plus tard deux mois avant la date de la compétition à la FFSA qui délivrera un visa.

Les compétitions dites de démonstration se déroulent avec les mêmes règles techniques et de sécurité que les compétitions de DRIFT inscrites au calendrier, mais elles ne peuvent en aucun cas donner lieu à l'établissement d'un classement.

LEXIQUE

- 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....

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

La liste des officiels (qui figurera au règlement particulier) sera obligatoirement composée au minimum de :

- Un Directeur de Course (licence « DRIFT » ou « CIRCUIT »).
- Un Directeur de Course adjoint conseillé.
- 3 juges titulaires d'une licence de Juge de DRIFT dont un Président
- Un commissaire technique.
- Des commissaires de piste.
- Un officiel chargé des relations avec les concurrents conseillé (**Licence de commissaire sportif ou chef de poste**)

Les prérogatives d'un collègue seront confiées au Directeur de Course.

1.2. HORAIRES

Une manifestation comprend les vérifications, les essais libres, les manches de qualification, les finales (appelés battles) et la remise des prix.

Les horaires sont définis par le règlement particulier de la compétition.

1.3. VÉRIFICATIONS

Vérifications administratives

Les vérifications administratives se déroulent selon les horaires prévus au règlement particulier. Elles porteront sur la vérification de la licence ou du titre de participation et sur la conformité du bulletin d'engagement.

Vérifications techniques

Les vérifications techniques préliminaires auront lieu après les vérifications administratives. Elles porteront sur la conformité de la voiture engagée sur les éléments de sécurité de la voiture, le bruit et sur l'équipement de sécurité du pilote (combinaison, casque homologué, gants...)

Il est de la responsabilité du concurrent de présenter un véhicule et des équipements conformes à la réglementation en cours et de les maintenir en conformité tout au long de la manifestation.

Le départ sera refusé à toute voiture non conforme pour raisons de sécurité et/ou de bruit.

Des contrôles complémentaires portant sur la conformité technique des voitures pourront avoir lieu à tout moment sur demande des officiels.

Tout pilote est tenu de présenter sa voiture sans délai à toute convocation des officiels de la compétition.

ARTICLE 2 : ASSURANCES

L'organisateur devra avoir souscrit une police d'assurance de responsabilité civile de véhicules terrestres à moteur respectant les textes législatifs et réglementaires du Code du Sport. Cette assurance couvre la responsabilité civile de l'organisateur et des concurrents. L'assurance responsabilité civile est comprise dans les droits d'engagement.

ARTICLE 3 : CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

La date de clôture des engagements sera fixée au lundi de la semaine qui précède la semaine prévue pour la manifestation.

La demande d'engagement devra obligatoirement être accompagnée du montant des droits d'engagement indiqués au règlement particulier.

Ce montant reste acquis à l'organisateur, sauf en cas d'annulation **administrative** de la compétition avant son début et dans ce cas, les droits seront intégralement remboursés. Il comprend le montant de la prime d'assurance de responsabilité civile obligatoire.

Aucun remboursement ou dédommagement ne peut être demandé en cas d'interruption de l'épreuve.

3.2. NOMBRE DE PARTANTS

Le nombre maximum de partants ne pourra dépasser pas le nombre indiqué dans le règlement particulier, chaque organisateur fixant ses limites en fonction des horaires prévus.

3.3. CONCURRENTS - LICENCES

Il n'y aura qu'un seul pilote (licencié) à bord de chaque voiture. Une voiture pourra être pilotée par 2 pilotes (double monte) dans une même compétition.

Chaque pilote sera équipé des éléments de sécurité tels que décrits dans le tableau des équipements de sécurité

La licence ou le titre de participation est obligatoire pour participer aux compétitions, aux entraînements ou à des démonstrations.

Chaque pilote devra présenter aux vérifications une licence délivrée par la FFSA et valable pour l'année en cours ou un titre de participation.

- Une licence de Nationale ou Internationale de Concurrent/ conducteur.
- Une licence de Pratiquant DRIFT.

- Un titre de participation DRIFT valable pour une seule compétition. La demande devra être accompagnée d'un certificat médical d'aptitude à la pratique du sport automobile.
- Le pilote doit être licencié à l'année pour marquer des points au championnat de France

ARTICLE 4 : VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ADMISES

Les voitures devront être celles acceptées par le règlement technique de la FFSA et ayant été contrôlées lors des vérifications techniques préliminaires.

Elles devront avoir un bon niveau de présentation, tous les éléments de carrosserie correctement fixés. Les pare chocs avant/arrière et capots présents pour accéder en piste. En cas d'accident en piste, une solution d'urgence peut être trouvée si possible en respectant la règle des 5' pour réparer à l'exception des bas de caisse et des pare chocs. Suite aux réparations, le véhicule sera inspecté pour avis de la direction de course. Le véhicule devra être réparé pour la course suivante.

Le bruit sera contrôlé et il ne pourra dépasser 100db (mesures dynamiques et statiques). La méthode de contrôle est définie dans le règlement technique.

Toute voiture contrôlée et non-conforme aux vérifications préliminaires devra se mettre en conformité avant le début de la compétition.

Toute voiture contrôlée en cours de compétition et non-conforme verra son concurrent pénalisé. Il ne sera pas autorisé à poursuivre la compétition tant qu'il n'aura pas été contrôlé et conforme. Ses précédents résultats acquis lors **de l'épreuve** seront annulés. En cas de récurrence, il sera exclu.

Toute voiture contrôlée non-conforme aux vérifications finales sera exclue du classement sans marquer de points.

Toute infraction sera sanctionnée par **les Directeurs de Course**, sanctions pouvant aller jusqu'à l'exclusion selon les règles du CSI.

4.2. NUMEROS

Conformes aux Prescriptions Générales de la FFSA.

- **Les numéros ELITE seront attribués de 1 à 99 par ordre du classement N-1 ou par ordre d'inscription.**
- **Les numéros PRO seront attribués de 101 à 199 par ordre du classement N-1 ou par ordre d'inscription.**
- **Les numéros LOISIR seront attribués de 201 à 299 par ordre du classement N-1 ou par ordre d'inscription.**

ARTICLE 5 : PUBLICITE.

Conforme aux Prescriptions Générales FFSA.

Le haut du pare-brise doit rester libre pour le pare soleil autocollant mis à disposition par l'organisateur, de même que l'emplacement des numéros de courses ou autres autocollants de partenaires à mettre en place selon la fiche d'identification du véhicule fournie.

Les emplacements prévus dans cette fiche sont à respecter avec une tolérance maximum de 10cm et 45°. Les autocollants doivent être placés dès le début de la manifestation et ne doivent pas être modifiés.

Les pilotes acceptent de porter la casquette fournie par l'organisateur pour le podium et les photos officielles. Les pilotes sont ensuite autorisés à porter leurs propres couleurs et faire des photos une fois que la cérémonie officielle est terminée.

Tout manquement à ces règles peut entraîner la disqualification avec la perte des points.

ARTICLE 6 : SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. PARCOURS

Les parcours de drift pourront être tracés sur des circuits ou des espaces en asphalte (parking). Les compétitions de DRIFT (compétitions et démonstrations) devront être organisées selon les règles définies dans les R.T.S. (règles techniques de sécurité).

Pour obtenir le permis d'organiser à la FFSA, l'organisateur devra au moins DEUX mois avant la date prévue, transmettre le règlement particulier de la compétition et un dossier précisant sur des plans côtés (format A3) les emplacements et les moyens de protection pour les spectateurs, le tracé de la compétition, l'emplacement des secours et du parc pilotes.

En aucun cas, les pilotes et/ou les accompagnants ne peuvent circuler dans les zones réservées à la compétition.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

Toutes les compétitions se dérouleront selon le schéma suivant :

7.1. REPARTITION DES PILOTES

Les pilotes seront répartis en deux catégories

7.1.1. 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 « battles » et elle ne peut pas courir en même temps que la catégorie PRO et ELITE.

7.1.2. Catégorie PRO/ELITE

7.1.2.1. Catégorie PRO

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

7.1.2.2. La catégorie ELITE

Réservée aux pilotes ayant une voiture correspondante 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 ou ***l'organisateur*** selon des critères de performance.

7.2. Les catégories PRO et ELITE courent ensemble mais elles ne peuvent pas être mélangées avec les voitures de la catégorie LOISIR.

7.3. La catégorie LOISIR ne disputera pas les finales (BATTLES).

7.4. VERIFICATIONS

7.4.1. Vérifications préalables

Les lieux et horaires devront figurer au règlement particulier. Tout concurrent se présentant en retard ne pourra pas être admis à la compétition sauf si le Directeur de Course l'y autorise.

7.4.2. Des vérifications complémentaires

Des vérifications complémentaires en cours de compétition et après la compétition pourront être décidées par les officiels de la compétition (selon le CSI)

7.5. BRIEFING

Un briefing sera organisé avant le début des compétitions. La présence de tous les pilotes (en tenue de pilote) est obligatoire et contrôlée par émargement sur une feuille de présence. La présence des chefs d'équipe est autorisée. Toute ***absence, retard ou non-respect de la tenue*** sera sanctionné par une ***amende de 50€***.

La date, l'heure et le lieu seront précisés au règlement particulier de la compétition.

La direction de course se réserve le droit d'ajouter ou de modifier les horaires de briefing.

7.6. ESSAIS LIBRES

Des essais libres pourront être organisés. Les voitures évoluant durant ces essais libres doivent répondre à la réglementation technique en vigueur en fonction de la catégorie d'évolution.

Les participants à ces essais libres doivent être en détenteur d'une licence en cours de validité. Il en est de même pour les pilotes participants à des démonstrations.

Si les essais libres sont organisés, les dates, lieu et horaires seront précisés au règlement particulier.

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)

7.7. 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.

Malgré des changements météorologiques, les qualifications ne peuvent pas être recommencées.

7.8. 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.

7.9. 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.

En cas d'absence de tour de chauffe, une zone de chauffe de chauffe sera mise en place entre la file d'attente et la zone de départ. Les concurrents ont maximum 60 secondes pour effectuer cette mise en température. Tout burn statique est interdit.

7.10. NOTATION

Principe : Chaque RUN sera jugé par les 3 juges Drift figurant 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.

7.10.1. Pour 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 **sur la zone de déclenchement et sur le parcours**. Plus l'angle est important, meilleure sera la note.
- X points pour la vitesse d'entrée **sur la zone de déclenchement et sur le parcours**. 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.
- X 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, **en cas de nouvelle égalité, les pilotes seront départagés en fonction de la position au Championnat en cours, ou N-1, ou par ordre de numéro.**

Un repêchage peut être effectué pour compléter la grille des battles si certains pilotes ont eu leurs runs avec des notes égales à 0.

7.10.2. Pour 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. **Le score avec l'avantage intermédiaire peut être donné avant le départ du second run de la battle.**

(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. **3 one more time au maximum peuvent avoir lieu.**

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

7.11. PRINCIPE DES BATTLES

7.11.1. 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.

7.11.2. 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 **déravage** 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 (à l'appréciation des juges)

7.12 PROBLEME MECANIQUE

Il est de la responsabilité du concurrent d'être prêt au moins 10 minutes avant son passage sur la zone de départ avec des pneus et un niveau d'essence lui permettant au moins de réaliser 2 runs consécutifs.

Entre le run 1 et 2 d'une battle, les concurrents ont maximum 2 minutes après avoir franchi la ligne d'arrivée pour revenir sur la ligne de départ sous peine de se voir infliger un 0 sauf incident sur la piste.

Le run sera alors lancé avec le seul concurrent présent qui devra réaliser un vrai run jugé et noté ou avec la battle suivante si besoin.

Toute intervention mécanique sur le véhicule entre 2 runs entraîne une disqualification avec perte des points excepté un contrôle de fixation des éléments de carrosserie à la demande de l'organisation, un contrôle visuel des pneumatiques et/ou un ajustement de la pression des pneus réalisé par le pilote.

Dans le cas d'un « One More Time », les concurrents ont 5 minutes maximum à partir de l'immobilisation du véhicule dans leur stand pour changer de pneumatiques et/ou intervenir sur le véhicule. Dans certains cas précisés au briefing, une zone mécanique peut être mise en place aux abords de la zone d'attente sur la piste, le retour au paddock est alors interdit. Dans ce cas, seulement un mécanicien par concurrent sera accepté sur la zone et devra intervenir seul sur le véhicule. Les concurrents devront prévoir l'acheminement de l'essence, des pneumatiques et outils nécessaires à leur montage.

Les OMT pourront être regroupés en fin de tour afin de favoriser le flux sur la piste.

Aucun délai ne sera accordé en cas de dépassement de la règle des 5 minutes ou si le concurrent loupe son tour pour son passage de qualification ou pour son run de battle.

En cas de problème mécanique avant le début d'une battle pendant le TOP32/16/8, chaque concurrent a le droit de demander maximum 1 fois par épreuve à reporter sa battle en fin de tour.

ARTICLE 8. DROITS & DEVOIRS DES PILOTES

Les pilotes doivent se présenter au départ de chaque RUN, en tenue obligatoire. Il devra le rester pendant toute la durée de la compétition, faute de quoi il ne pourra pas être autorisé à participer.

Les contacts pouvant entraîner la modification de la trajectoire du leader sont interdits. Ils seront sanctionnés par 0 points dans la manche.

Le pilote d'une voiture en panne immobilisée sur la piste devra essayer de faire en sorte de se ranger. Il obéit aux commissaires de piste et/ou aux officiels. Il ne sort pas de sa voiture sauf en cas de force majeure et sauf quand un officiel l'autorise. Une fois arrêté, le pilote ne peut repartir de sa propre initiative.

Il est strictement interdit de pousser sa voiture.

Une voiture immobilisée sur le circuit sera dépannée par l'organisation. En aucun cas l'équipe du pilote n'est autorisée à pénétrer sur le circuit, sous peine d'exclusion du pilote concerné.

Les attaques directes volontaires ou non sont interdites.

Il est interdit de descendre de sa voiture lors de l'annonce des résultats sauf à la demande d'un membre de l'organisation.

De par ses agissements, ceux des membres de son équipe ou de ses invités, un pilote sera immédiatement exclu de l'épreuve ou du championnat en cas de mise en danger d'autrui ou de manque de respect de quiconque. Le pilote et son entourage doivent faire preuve à tout

moment de sécurité et de professionnalisme. Aucune négligence ou transgression ne sera tolérée.

Chaque pilote ou membre de l'équipe peut discuter avec les officiels et poser des questions pendant la manifestation, les essais, les briefings ou le débriefing d'après course mais pas pendant les qualifications ou battles.

Si un pilote, ou son entourage, a un comportement inapproprié sur place ou sur internet (avant, pendant et après l'épreuve) envers l'organisation ou un officiel, il peut être disqualifié.

Chaque pilote est responsable de son image, de son équipe et/ou de ses invités qui doivent respecter les mêmes règles.

Le dopage, c'est à dire l'usage de substances destinées à accroître artificiellement et passagèrement les possibilités physiques et susceptibles de nuire à la santé des pratiquants, est rigoureusement interdit. Les contrevenants et ceux ayant refusé de se soumettre à un contrôle antidopage seront exclus pour l'année en cours et, en outre, pourront faire l'objet de sanctions disciplinaires complémentaires. (Voir Règlement disciplinaire relatif à la lutte contre le dopage établi par la FFSA.)

Les officiels pourront demander à visionner les vidéos des caméras installées par les concurrents dans leur voiture afin de parfaire une opinion. Le refus de présenter ces vidéos pourra être considéré comme un élément aggravant.

Tous les dommages causés aux installations du circuit seront pris en charge par les pilotes les ayant causés.

Pendant toute la durée de la compétition les « burns » statiques sont INTERDITS sous peine d'exclusion de la compétition.

Tout comportement jugé dangereux pourra être sanctionné par le Directeur de Course, sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

ARTICLE 9. RECLAMATIONS & APPELS

Voir Prescriptions Générales de la FFSA.

Les réclamations officielles sont acceptées par écrit après la course en décrivant les faits. Aucune contestation sur les résultats n'est possible. Un pilote qui engage une procédure de réclamation infondée risque une perte totale ou partielle des points inscrits durant l'épreuve. En cas de réclamation fondée, la décision prise sera publiée.

Une annonce officielle sera faite après chaque course sur les éventuelles procédures en cours.

ARTICLE 10. SECURITE & ENVIRONNEMENT

Dans le stand réservé aux interventions mécaniques, une bâche étanche d'au moins **6m x 3m minimum** sera disposée en dessous de la voiture. Une bâche étanche sera également disposée en dessous des **véhicules d'assistance (facultatif)** de façon à éviter toute fuite d'huile ou d'hydrocarbure sur le sol. Les bâches ne peuvent pas être nettoyées sur place.

Le piquetage au sol des structures est strictement interdit.

Chaque pilote doit gérer tous ses déchets, y compris ses pneus et déchets ménagers. Soit ils seront déposés dans les bennes mises à leur disposition par l'organisation, soit ils seront repris par le pilote.

Chaque structure doit disposer d'un extincteur (minimum 6kg) qui sera disposé visiblement et à portée de main des assistants.

Les véhicules de type scooter, quads, vélos, etc.... sont autorisés (sauf prescriptions particulières).

Dans le parc et les voies de circulation pour se rendre sur la piste, la vitesse des voitures de course et des autres voitures est limitée à **5 km/h** maximum. Toute infraction sera sanctionnée par le Directeur de Course, sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

Toute infraction constatée sur l'un des points ci-dessus sera sanctionnée par une amende de **200€** par infraction. Le montant de la pénalité est conservé par l'organisateur.

De plus, le pilote devra se mettre en conformité immédiatement sous peine d'être exclu du meeting.

Les concurrents doivent respecter la vitesse maximale de 5km/h en dehors de la piste. Des chandelles de sécurité doivent être utilisées en cas de travail sous le véhicule.

ARTICLE 11. PENALITES

Les pénalités suivantes seront appliquées :

- **0 point lors des qualifications ou des battles**
 - Tête à queue y compris dans la zone d'accélération ou de décélération.
 - Sous-virage flagrant **(le véhicule tire droit roues avant braquées)**
 - Ne pas rester sur la piste **(Aucune roue ne doit être en dehors de la piste ou recommandation précisée au briefing)**.
 - Utiliser des techniques jugées déloyales ou dangereuses.
 - Heurter un adversaire (volontairement ou non) **et le faire changer de trajectoire**, les contacts légers sans risque sont tolérés et à l'appréciation des juges.
 - **Ne pas réaliser ou terminer le run malgré le Top Départ**
 - Etre de plus de 10% plus lent dans une battle qu'en qualification (si télémétrie **et à conditions de courses constantes**).

- **Baisse de la note des juges**
 - Erreur de pilotage, non-respect des attentes des juges (exprimées lors du briefing pilote)
 - Déraper « lentement » volontairement dans une battle.
 - Toucher un Clipping Point ou le renverser.
 - **Regrip**

- **Exclusion du meeting ou d'une manche**
 - Les comportements jugés dangereux en piste comme dans les infrastructures (paddock, etc.).
 - Les vitesses inadaptées en dehors de la piste.
 - Les essais « sauvages » dans des lieux non autorisés, y compris les paddocks.
 - Conduite antisportive.
 - Non-respect de la signalisation et des ordres des officiels et des commissaires.
 - Non-conformité technique.
 - Infraction sur le dopage (alcool et produits stupéfiants).
 - Le manquement à toute consigne importante précisée lors du briefing pilote.
 - Non-respect des devoirs du pilote et/ou de son équipe.
 - Non-respect du règlement

ARTICLE 12. CLASSEMENTS

Pour une démonstration, aucun classement ne peut être effectué.

Dans une course de drift, on considère deux classements

- Dans un premier temps le classement aux qualifications qui permet d'établir l'ordre de passage des finales.
- Un classement final des battles par élimination pour déterminer le classement général de la compétition
- Qualifications
- Chaque pilote a droit à 4 passages maximum, dont un passage de reconnaissance facultatif (warm up) et 3 passages maximum notés par les juges.
- Chacun des 3 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 d'un pilote.
- On gardera alors la meilleure note des 3 passages du concurrent pour définir le classement.
- Seront qualifiés pour les finales, les 32 ou 16 meilleurs pilotes en fonction de la configuration des finales choisie par l'organisateur (configuration qui doit être préalablement précisée par l'organisation lors du briefing)
- **Un repêchage pour compléter la grille de battle peut être organisé dans le cas où certains concurrents auraient eu des notes à 0.**

Finales (Battles)

On procède au classement des finales de la compétition de drift par élimination. Comme précisé dans l'article 7.10.2, 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. L'ordre de passage initial des finales a lieu selon l'ordre suivant : Voir exemple de grille de finale de type top 16 et top 32 en annexe.

Classement Féminin

A l'issue des qualifications PRO/ELITE mixtes, un classement FEMININ indépendant peut être extrait afin d'établir un tableau de battles spécifique.

On procède au classement des finales de la compétition de drift par élimination. Comme précisé dans l'article 7.10.2, 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.

L'ordre de passage initial des finales a lieu selon l'ordre suivant :

Voir exemple de grille de finale de type top 16 et top 32 en annexe.

Classement par équipe

Chaque équipe peut être composée de 2 à 4 pilotes maximum. Au cours de la saison, les points individuels des 2 meilleurs pilotes de chaque course sont comptabilisés pour le classement par équipe.

Il est interdit de changer d'équipe pendant la saison.

Classement en cas d'interruption de la course

Un classement sera établi comme suit :

Si la course est interrompue avant le début des qualifications ou pendant le premier run de qualification, tous les pilotes inscrits marquent les points et coefficients liés à leur inscription.

Si la course est interrompue pendant le deuxième run de qualification, le classement final de l'épreuve sera celui du run 1 des qualifications et les points attribués.

Si la course est interrompue pendant le troisième run de qualification, le classement final de l'épreuve sera celui des qualifications et les points attribués.

Si la course est interrompue pendant le TOP32/16/8/4/2, les pilotes éliminés marqueront les points en fonction du niveau atteint.

Les pilotes encore en course seront départagés en fonction de leur résultat en qualification et les points de la course seront attribués.

ARTICLE 13 : PRIX

Le montant des prix distribuables doit figurer sur le règlement particulier de la compétition. Pour les démonstrations, aucun prix ne peut être distribué.