

REGLEMENT STANDARD DE DRIFT

ARTICLE 1. ORGANISATION

ARTICLE 2. ASSURANCES

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

ARTICLE 5. PUBLICITE

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

ARTICLE 9. RECLAMATIONS & APPELS

ARTICLE 10. SECURITE & ENVIRONNEMENT

ARTICLE 12. CLASSEMENTS

ARTICLE 13. PRIX

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 ou STAGIAIRE 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 collège 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 ***pas*** dépasser 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 (***hors essais libres***). Une voiture pourra être pilotée par 2 pilotes (double monte) dans une même compétition.

Chaque pilote est responsable des passagers qui l'accompagnent en essais. Les passagers devront être majeurs et une tenue homologuée est recommandée. Les pilotes sont garants du respect de la réglementation par leurs passagers sous peine d'exclusion.

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 de 16 ans minimum 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 avant les qualifications.

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 récidive, il sera disqualifié.

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

Toute infraction sera sanctionnée par les Directeurs de Course, sanctions pouvant aller jusqu'à la disqualification 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.

Un kit D4autocollants nominatif est mis à disposition lors de la première inscription à une épreuve. Par la suite, le kit sera vendu à prix coutant par l'organisateur aux concurrents.

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 correspondante 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. VERIFICATIONS 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 VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES

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 ou l'apparition de la nuit, 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 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 ou par un système de télémétrie sur les critères suivants : Vitesse, trajectoire, angle et style.

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.
- 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 ou la note de télémétrie pour établir un résultat 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 devra réaliser le meilleur run type « qualification » possible en permettant le run « chassable » par le suiveur.**
- 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 **et dans la trace du leader.**

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 **battle.**

En cas d'égalité, par exemple 6/4 au premier passage noté et 4/6 au second, les juges ordonneront de reconduire la 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 au choix de l'organisateur. Dans le cas d'un One More Run (1 seul passage apres une égalité en battle pour départager les 2 concurrents), le mieux qualifié des 2 pilotes aura le choix de sa position en Leader ou Suiveur). Les éventuelles autorisations de changement de pneus seront précisées au briefing en fonction des conditions de course.

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 dérapage 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 battle. Il peut toutefois le faire pour éviter une situation de danger et/ou qui affecterait le bon déroulement de la battle (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 **doivent rejoindre dès que possible la ligne de départ en respectant les consignes de la direction de course sous peine de se voir infliger un 0.**

Si un concurrent est absent au départ, le run sera 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 entraine une disqualification avec perte des points **sur la battle en cours excepté pour** un contrôle de fixation des éléments de carrosserie à la demande de l'organisation. Le pilote ne doit pas descendre de sa voiture sauf demande de l'organisation. Il n'est pas possible d'ajuster la pression des pneumatiques ou de pulvériser un liquide par un tiers pour refroidir le moteur.

Dans le cas d'un « One More Time », **le pilote n'est pas autorisé à descendre de sa voiture. Les mécaniciens des** 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.

Dans certains cas, si l'organisateur choisit le One More Run ou 1 seul One More Time, le changement de pneumatiques peut être interdit. Ceci peut être mis en place afin de limiter les coûts et le nombre de pneus utilisés par les concurrents. Un train de pneus arrière doit alors parcourir au minimum 4 runs consécutifs sans retour au paddock.

La règle des 5' sera appliquée si le concurrent ne se présente pas en prégrille à la demande de la direction de course lors des qualifications ou des battles. 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 **sans pouvoir déborder sur le tour suivant.**

ARTICLE 8. DROITS & DEVOIRS DES PILOTES

Les pilotes doivent se présenter au départ de chaque RUN, en tenue obligatoire. **Ils devront** le rester pendant toute la durée de la compétition, faute de quoi **ils ne pourront** pas être autorisés à participer. Les contacts pouvant entraîner la modification de la trajectoire du leader sont interdits. Ils seront sanctionnés par 0 points dans la manche **à la discrétion des juges.**

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 de disqualification 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 disqualifié 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. Lorsqu'il est présent, le CRAC est l'interlocuteur privilégié des concurrents pendant les phases de compétition.

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 disqualifiés 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 de disqualification de la compétition.

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

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 la disqualification.

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 disqualifié de l'épreuve.

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).
 - **Drifter en sens opposé par rapport aux consignes des juges**

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

- **Disqualification de l'épreuve 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 ou la note de télémétrie pour établir un résultat unique de chaque passage noté.
- 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.