



CHAMPIONNAT
D'ESPAGNE DE DRIFT
REGLEMENT SPORTIF 2024



Real Federación Española
de Automovilismo

© RFEDA

ARTICLE

Date de l'agrément	Article modifié	Date d'entrée en vigueur
CD-08.11-2023	1 - Définition	01-01-2024
	2 - Champ d'application	
	3 - L'organisation	
	4 - application et interprétation des règlements	
	5 - Les agents	
	6 - Obligations et conditions générales	
	7 - Ordre de préséance	
	8 - Les catégories	
	9 - Notation des compétitions	
	10 - Notation	
	11 - Déroulement des concours	
	12 - Vérifications	
	13 - Candidats	
	14 - Inscriptions	

15 - Nombre de compétitions
16 - Droit à l'image
18 - Compétition à caractère autonome ...
19 - Annulation d'une Compétition
22 - Publicité
24 - Mesures générales de sécurité
29 - Classement
30 - Pilote sélectionné

ARTICLE 1. DÉFINITION

Drift Spain est le nom commercial du Championnat espagnol de drift. Cette compétition nationale aura lieu en 2024 avec 5 manches qualificatives, ouvertes aux pilotes nationaux et internationaux, et se déroulera entre mars et novembre 2024.

Le terme "drifting" désigne une technique de conduite et une pratique de sport automobile basée sur cette technique. Cette technique consiste à sur-virer (dériver l'arrière) intentionnellement le véhicule sans en perdre le contrôle à aucun moment et en atteignant une bonne vitesse de sortie de virage.

Dans une course de Drift, il existe plusieurs paramètres désignés, tels que la ligne, la vitesse (à la fois d'entrée et moyenne), l'angle de Drift, la proximité des points de clipping et/ou des zones de Drift et des autres véhicules (uniquement dans les battles) ou le Show donné par le pilote. Ces paramètres sont évalués par des juges et/ou par télémétrie.

Le concours de drift comporte deux parties compétitives distinctes :

Dans la phase initiale, la phase de qualification, les pilotes doivent suivre le plus régulièrement possible la ligne tracée par les juges lors du briefing, à la vitesse la plus élevée possible et en se rapprochant le plus possible des points et zones marqués comme points de clipping ou zones de

ARTICLE

drift, sans perdre la dérive à aucun moment et avec le plus grand angle de dérive possible. Les pilotes recevront un score des juges (jusqu'à 100 points) qui déterminera la phase de battle.

Le point culminant de la compétition est la phase finale, les "battles", au cours de laquelle les pilotes s'affrontent simultanément sur la piste en matches éliminatoires.

Dans ces batailles éliminatoires, deux passages sont effectués. Le pilote de tête doit effectuer un tour de qualification parfait, sans corrections et avec une ligne de poursuite. Le pilote poursuivant doit effectuer un dépassement similaire (sauf pour les erreurs du leader) à la distance la plus courte possible. Au deuxième passage, les positions sont inversées (le poursuivant mène et le leader poursuit). Après les deux passages, les juges donnent un verdict d'élimination, c'est-à-dire que le coureur gagnant se qualifiera pour la prochaine étape de la course, où il fera une autre battle, et le perdant sera éliminé.

ARTICLE 2. LE CHAMP D'APPLICATION.

Le présent Règlement Sportif est applicable au CHAMPIONNAT D'ESPAGNE DE DRIFT et aux compétitions qui la composent.

ARTICLE 3. ORGANISATION DES COMPÉTITIONS.

VOLRACE COMPANY SL / DRIFT SPAIN, avec l'approbation de la Fédération Royale Espagnole de l'Automobile, organise pour la saison 2024 le CHAMPIONNAT d'Espagne de Drift.

Le comité organisateur sera composé de :

- RICARDO FLORENCIO SILVA
- LUIS BENITO PORRES
- JOSE ALBERTO LORENZO GARCIA

ARTICLE 4. RÈGLEMENT SPORTIF ET COMPLÉMENTS.

Les modifications du présent règlement seront proposées par le Comité d'organisation du Championnat d'Espagne de Drift à la Fédération Royale Espagnole de l'Automobile pour approbation, le cas échéant.

4.1 Application et interprétation du règlement.

Le Directeur de Course est responsable de l'application du Règlement Commun, du Règlement Sportif de la compétition et du Règlement Spécial pendant le déroulement de la compétition. Toutefois, il doit informer les commissaires de toute décision importante nécessitant l'application des règlements susmentionnés.

Toute plainte déposée par un CONCURRENT sera transmise aux Commissaires Sportifs pour étude et décision.

Tous les cas non prévus dans le présent règlement ou dans le règlement sportif des Championnats sur circuit espagnol, des Coupes, des Trophées et des Challenges de vitesse, ainsi que les doutes pouvant découler de leur interprétation, seront résolus par le Comité d'organisation de cette compétition.

En cas de doute sur l'interprétation des règles, l'interprétation du comité d'organisation prévaudra et pourra ou non donner lieu à une annexe expliquant la règle en question de manière plus claire et concise, et en cas de doute, le comité d'organisation pourra être consulté sur l'application de chaque règle dans une période définie, jamais pendant le déroulement de la compétition. Aucune réclamation ne sera acceptée en cas de doute sur l'interprétation des règles pendant le déroulement de la compétition, et il faudra attendre la fin de l'événement pour clarifier les malentendus.

Tous les participants sont tenus de prendre connaissance du présent règlement et de respecter son contenu, et ne peuvent donc pas prétendre l'ignorer.

Toute manœuvre déloyale, incorrecte, frauduleuse ou antisportive, effectuée par le CONCURRENT ou par tout membre de l'équipe, sera jugée par les Commissaires, qui pourront prononcer une pénalité, pouvant entraîner la disqualification et, s'ils le jugent opportun, ordonner l'établissement d'un rapport des faits, adressé à la Commission d'Appel et de Discipline de la RFEDA.

Tous les participants sont tenus de prendre connaissance du présent règlement, dont une copie leur sera remise lors de leur demande d'inscription, et doivent en respecter le contenu, et ne peuvent donc pas prétendre l'ignorer.

Le non-respect des dispositions du présent règlement peut entraîner les sanctions prévues dans le tableau de l'annexe 1.

ARTICLE 5. OFFICIELS

La liste des officiels sera conforme aux dispositions de l'article 11 du Règlement commun des Championnats, Coupes, Trophées et Challenges d'Espagne.

Le Comité d'organisation du Championnat d'Espagne de Drift proposera les officiels suivants, et leurs noms seront communiqués à ladite Fédération pour approbation, le cas échéant :

- Les Commissaires Sportifs (minimum 3 par compétition) - Le Directeur de Course.
- Les Commissaires Techniques. - Les Juges de Fait.

Les juges de fait seront chargés de noter les résultats des entraînements qualificatifs et des battles finales. Une explication de la notation dans chacune des phases est donnée à l'article 11. Les Officiels sont la plus haute autorité dans le déroulement de la compétition, et tout manque de respect à leur égard entraînera une pénalité à la discrétion des Commissaires, et pourra conduire à une disqualification de la course, voire du championnat.

ARTICLE 6. OBLIGATIONS ET CONDITIONS GÉNÉRALES.

VOLRACE COMPANY SL / DRIFT SPAIN, avec l'approbation correspondante de la RFEDA, établit pour cette année dans le cadre du Championnat espagnol de Drift les catégories et divisions suivantes :

- Semi PRO (pour les pilotes semi-professionnels conduisant des véhicules aux performances limitées).

ARTICLE

- PRO (pour les pilotes professionnels, et ceux déclarés comme tels par l'organisateur, conduisant des véhicules avec une préparation beaucoup plus ouverte).

ARTICLE 7 - ORDRE DE PRIORITÉ

Les dispositions suivantes sont applicables, par ordre de priorité :

- Les Règlements Communs des Championnats, Trophées et Coupes d'Espagne.
- Le Règlement Sportif des Championnats Trophées et Coupes d'Espagne de vitesse sur Circuit.
- Le Règlement du Championnat d'Espagne de Drift
- Le Règlement Particulier de la compétition

Le C.D.I. s'appliquera en priorité aux aspects généraux de la procédure, des recours et des réclamations.

Toute contradiction éventuelle entre l'un ou l'autre de ces documents sera résolue en appliquant le document de rang le plus élevé.

La C.D.I. s'applique en priorité pour les aspects généraux de la procédure, les plaintes et les recours.

Les pénalités pour non-respect des règles applicables dans le présent Règlement Sportif sont indiquées dans le tableau récapitulatif des pénalités du présent Règlement Sportif.

ARTICLE 8. CATÉGORIES ET VÉHICULES ADMIS

Les véhicules à propulsion arrière uniquement seront admis dans la catégorie SEMI PRO et dans la catégorie PRO. Il peut également s'agir de véhicules originellement à traction intégrale qui ont été convertis de manière irréversible en propulsion arrière. Les véhicules à 4 roues motrices ne sont autorisés que dans la catégorie ELITE.

Les catégories établies pour 2024 dans le championnat espagnol de drift sont les suivantes :

8.1 Catégorie - SEMI PRO

La catégorie Semi Pro est la catégorie promouvable du Championnat d'Espagne de Drift. Les participants s'inscrivent individuellement avec des véhicules aux performances modérées et elle est conçue comme un tremplin vers la catégorie Pro. Cette catégorie comprend les voitures de série à traction arrière, avec des limitations de pneumatiques (225 de largeur maximale sur l'essieu arrière et pas de semi-slicks sur l'essieu arrière) et de boîtes de vitesses (les boîtes de vitesses de deuxième monte, séquentielles et de type Nascar sont interdites, ce qui permet l'installation de composants internes renforcés dans les boîtiers d'origine). Les préparations décrites dans le règlement technique sont autorisées.

La compétition se déroulera selon le format traditionnel des qualifications et des battles éliminatoires.

Une explication détaillée du déroulement de la compétition sera donnée ultérieurement.

8.2 Catégorie - PRO

La catégorie Pro est la catégorie la plus élevée du championnat espagnol de drift. Les participants s'inscrivent individuellement avec des véhicules spécialement préparés et améliorés, conduits par des pilotes expérimentés, et elle est conçue comme la catégorie la plus élevée au niveau national. Cette catégorie comprend les voitures de série à propulsion arrière, et le comité d'organisation recommande qu'elles aient un moteur d'une puissance supérieure à 300 kW (400 CV).

La préparation décrite dans le règlement technique est autorisée.

La compétition se déroulera selon le format traditionnel des qualifications et des battles éliminatoires. Une explication détaillée du déroulement de la compétition sera donnée ultérieurement.

8.3 ADMISSION AU CHAMPIONNAT ESPAGNOL DE DRIFT

Le Comité d'Organisation du Championnat d'Espagne de Drift se réserve le droit d'étudier l'admission de TOUT TYPE DE VÉHICULE sur la base des caractéristiques suivantes. Applicable à toutes les catégories et doit être conforme au règlement technique du Championnat Espagnol de Drift :

- Degré de pollution du véhicule.
- Âge du véhicule.
- Carburant / source d'énergie du véhicule.
- Niveau de préparation / sécurité du véhicule.
- L'apparence du véhicule.
- le palmarès historique du véhicule.

Le Comité d'Organisation du Championnat Espagnol de Drift se réserve le droit d'admettre ou non un véhicule, en fonction de sa performance ou de toute autre raison. De même, l'organisateur se réserve le droit de changer la catégorie d'un véhicule, en fonction de sa performance ou de toute autre raison.

8.4. RÈGLE DE LA VOITURE DE RÉSERVE :

Un pilote se présente à chaque manche du championnat en confirmant la voiture avec laquelle il participera à la course. Toutefois, en raison d'une panne mécanique, de l'impossibilité de terminer la voiture à temps ou pour toute autre raison de force majeure, le pilote peut avoir besoin de changer de véhicule, ce qui est autorisé, à condition que le véhicule soit conforme au règlement de la catégorie dans laquelle le pilote est inscrit, qu'il passe les contrôles nécessaires et qu'il ne soit pas partagé avec un autre pilote. Le pilote ne peut changer de véhicule qu'avant la première manche de qualification, et ne peut changer de véhicule ni entre les qualifications et les battles, ni pendant les battles, ni entre chacune des manches de qualification, et jamais pour un véhicule utilisé par un autre concurrent de l'épreuve.

Le pilote doit utiliser le même véhicule que celui qu'il a utilisé lors des deux manches de qualification lors de chacune des battles éliminatoires.

8.5 RÈGLE DE LA DOUBLE MONTE :

ARTICLE

Exceptionnellement et si vous avertissez l'organisateur avant l'inscription, la même voiture peut être conduite par un maximum de deux pilotes dans la même compétition pour les essais et les qualifications.

Un pilote peut demander une double monte en donnant avertissement au préalable lors de l'inscription, pour des raisons de force majeure l'empêchant d'avoir sa propre voiture prête à temps pour la compétition, et en confirmant avec quel pilote il partagera la voiture. Les deux coureurs confirmeront ce fait en le signalant au moment de l'inscription.

A cette fin, un pilote participera à la catégorie PRO et l'autre à la catégorie SEMI PRO. La voiture doit être éligible dans les deux catégories, c'est-à-dire qu'elle ne peut pas être équipée d'un système d'oxyde d'azote ou d'une boîte de vitesses séquentielle. Le pilote participant à la catégorie SEMI PRO ne peut pas monter de pneus semi-slick sur l'essieu arrière et est limité à une largeur maximale de 225 mm pour le pneu arrière, le pneu avant étant libre de choix comme spécifié dans le règlement technique. Le coureur participant à la catégorie PRO sera libre de choisir la taille et la largeur de ses pneus, à condition qu'ils soient légaux pour une utilisation sur les routes publiques, comme spécifié dans le règlement technique.

Les coureurs doivent formaliser leur inscription en notifiant au préalable qu'ils bénéficient de cette règle, et ne peuvent en aucun cas changer de catégorie une fois l'inscription formalisée.

ARTICLE 9 : COMPÉTITIONS QUALIFICATIVES

Le nombre de compétitions qualificatives pour le Championnat d'Espagne de Drift sera celui indiqué dans le calendrier de la RFEDA, ainsi que dans le calendrier suivant :

EPREUVE	DATE	CIRCUIT
1	13/14 AVRIL	JARAMA (MADRID)
2	29/30 JUIN	MIRANDA - MIRANDA DE EBRO
3	27/28/29 SEPTEMBRE	NAVARRA (NAVARRA)
4	Date à venir	RICARDO TORMO -VALENCIA
5	Date à venir	RICARDO TORMO -VALENCIA

Une double épreuve peut être organisée, lorsque deux courses de qualification se déroulent dans le même événement, avec des essais le vendredi, une course de qualification le samedi et une autre le dimanche, qui seront considérées comme des courses distinctes et auront chacune leur propre liste d'inscription et leur propre classement individuel.

VOLRACE COMPANY SL / DRIFT SPAIN se réserve le droit de modifier le lieu et la date d'une ou plusieurs compétitions du calendrier.

9.1 COMPÉTITIONS SANS CLASSEMENT

Le nombre de compétitions SANS CLASSEMENT pour le Championnat d'Espagne de Drift sera celui indiqué dans le calendrier de la RFEDA, ainsi que dans le calendrier suivant :

EPREUVE	DATE	CIRCUIT
1	10 – 11 – 12 MAI	RICARDO TORMO - VALENCIA
2	30 NOVEMBRE- 01 DECEMBRE	JARAMA - MADRID

Ces compétitions peuvent être des défis avec des pilotes invités, des épreuves individuelles, des shows ou des entraînements de compétition, coïncidant avec des événements de VOLRACE COMPANY SL / DRIFT SPAIN et auxquels les pilotes participant au Drift Spain pourraient être inscrits ou invités.

VOLRACE COMPANY SL / DRIFT SPAIN se réserve le droit de changer le lieu et la date d'une ou plusieurs compétitions du calendrier.

ARTICLE 10. SCORES ET CLASSEMENTS DE LA COMPÉTITION

Le classement final d'une course/événement est préparé comme suit :

- 1ère place : le vainqueur de la battle 32 (FINALE).
- 2ème place : le perdant de la battle 32 (FINALE)
- 3ème place - le vainqueur de la battle 31 (FINALE)
- 4ème place - Le perdant de la Battle 31 (FINALE)
- 5e à 8e place - Les perdants du 3e tour ("Battles 25 à 28"), dûment classés en fonction du classement.
- 9e à 16e place - Les perdants du 2e tour (Battles 17 à 24) dûment classés en fonction du classement.
- De la 16e à la 32e place - Les perdants du premier tour ("Battles 1 à 16"), dûment classés en fonction du classement.

Tableau final des points de classement pour l'événement ou la course

Pour le score du Championnat d'Espagne de Drift, les points obtenus dans la qualification et dans le classement final de chaque course/événement sont additionnés, comme indiqué dans le tableau suivant, en additionnant les points de chaque manche.

Classement	Points de classement	Points battles finales
1º	8	100
2º	7	88

ARTICLE

3º	6	76
4º	5	64
5º	4	48
6º	3	48
7º	2	48
8	1	48
9º a 16º	/	32
17º a 32º	/	16

Classement final du championnat

Pour être CHAMPION du Championnat d'Espagne de Drift, le pilote doit avoir le plus grand nombre de points dans toutes les courses/événements organisés.

En cas d'égalité de points entre deux participants de la même catégorie, il sera tenu compte des éléments suivants :

- Nombre de premières places obtenues.
- Nombre de secondes places obtenues.
- Nombre de troisièmes places obtenues.
- S'ils sont toujours à égalité, les résultats des classements seront pris en compte.

ARTICLE 11. DÉVELOPPEMENT DU CONCOURS. LES ÉTAPES.

- La compétition/événement est divisé en 4 phases :

PHASES DURANT L'ÉPREUVE	DESCRIPTION	CATEGORIES QUI PARTICIPENT
PHASE 1	ENTRENEMENTS LIBRES	TOUTES, SEPARÉES PAR CATEGORIES
PHASE 2	CLASSEMENTS	SEMI PRO , PRO
PHASE 3	BATTLES FINALES	SEMI PRO, PRO

Chacune des phases peut être précédée d'un briefing. Le briefing est une réunion avec les coureurs, présidée par le directeur de course avec au moins un commissaire de course présent, au cours de laquelle le parcours et le pointage respectif, les critères et paramètres de jugement et autres informations sportives pertinentes au déroulement de la course/de l'épreuve sont connus. Il permet également aux coureurs de lever tous les doutes qu'ils peuvent avoir sur la conception et les évaluations.

11.1. BRIEFING.

Tous les briefings sont obligatoires pour le pilote.

Tous les pilotes des véhicules admis à participer à la compétition doivent obligatoirement être présents pendant tout le Briefing et signer la feuille de présence.

Le pilote ne peut emmener qu'UN SEUL membre de l'équipe comme observateur.

Passé un délai de 5 minutes après l'heure prévue pour le début du briefing, les portes seront fermées et tout pilote arrivant en retard recevra une pénalité stipulée dans l'Annexe 1 - Pénalités du Règlement Sportif.

Si, pour des raisons de force majeure, il n'est pas possible de tenir la réunion d'information en personne, elle peut être organisée sous forme télématique. Le format applicable sera spécifié dans le règlement particulier de l'événement.

En cas de divergence entre ce document et le reste de la documentation officielle du concours (règlement, horaires, compléments, etc.), cette dernière prévaudra toujours.

Les concurrents sont responsables de la présence ou de la non-présence de leur(s) pilote(s) au Briefing.

Le directeur de course et/ou le directeur d'épreuve seront chargés de l'exécuter. Le directeur de course peut ordonner un briefing à tout moment si les conditions de la compétition l'exigent.

11.2 Briefing général - Avant l'entraînement.

Il s'agira d'un briefing général de l'événement expliquant les règles particulières, les horaires, les tracés, le fonctionnement du personnel technique de l'organisation, les demandes et les questions. Le placement et l'emplacement des cônes ou des points de clippage (clipping points) seront communiqués, et la ligne sera désignée, servant de référence à la fois pour les participants et les juges lorsqu'il s'agit de marquer des points et les changements dans le tracé seront communiqués. Briefing Classification - Avant les classifications (facultatif)

Si nécessaire, le comité d'organisation peut éventuellement convoquer un briefing extraordinaire. Les modifications de l'itinéraire et les informations complémentaires seront communiquées.

11.3 Briefing des Battles - Avant les battles d'élimination.

La catégorie SEMI PRO (16 véhicules) et la catégorie PRO (32 véhicules) seront informées des directives spéciales pour les battles. Après publication sur le tableau d'affichage de la course (bureau de la course), le diagramme des battles sera réalisé.

Les pilotes seront informés du nombre de tours de chauffe et du nombre de tours de qualification, à effectuer pour les éliminatoires.

11.3. Règles du zéro point

- Perte de contrôle de la voiture à tout moment dans la zone de marquage, tant en qualifications qu'en battles, à l'appréciation des juges.

- Effectuer des virages à 360 degrés dans les battles une fois la ligne d'arrivée franchie, ainsi que les manœuvres volontaires qui mettent en danger l'intégrité des voitures concurrentes et des commissaires de piste.

- Drift avec ralentissement volontaire (pendant la battle)

ARTICLE

- Décélération volontaire dans la zone d'accélération.
- Manque de fair-play sur la piste (pendant la battle)
- Sortie de piste de deux roues (ou plus) (pendant les qualifications ou la battle)
- Coller une partie du corps, un drapeau ou tout autre objet par la fenêtre entre le début et la fin de la zone de notation (pendant les qualifications ou la battle).
- Sous-virage (pendant les qualifications ou la battle)
- Contre-drift : faire tourner les roues dans la direction du virage au lieu d'être en permanence contre la direction de la roue (pendant les qualifications ou la battle).
- Mauvaise ligne : dépassement d'un clipping point ou d'une zone intérieure avec l'arrière du véhicule ou dépassement d'un clipping point ou d'une zone extérieure avec l'avant du véhicule.
- Percuter volontairement l'adversaire et perturber sa ligne de conduite (pendant la battle).
- Arrêter la course dans une zone de drift (arrêter le drift dans la zone de marquage).
- Entrer sur la piste sans les pièces de carrosserie obligatoires (capot, pare-chocs, etc.) sans avoir eu d'incidents antérieurs. En cas d'incidents antérieurs, chaque cas et la sécurité de chaque voiture seront étudiés par les commissaires sportifs et la voiture pourra être autorisée ou non à prendre le départ.
- Ouverture du capot, de la fenêtre, du coffre ou des portes (qualification ou battle)
- Lors des battles, le leader effectue un passage impossible à poursuivre, avec de nombreuses corrections, et empêche volontairement ou involontairement le passage de son poursuivant de s'effectuer correctement.
- Lors des battles, un pilote effectue deux faux départs consécutifs.
- Ne pas fermer correctement les fenêtres.
- Mettre les bras ou tout objet hors du véhicule sur la piste de course, le couloir d'accélération ou de décélération.
- Pendant les battles, poursuite inactive par le poursuivant, c'est-à-dire que le poursuivant laisse trop d'espace, ou ne poursuit pas activement le pilote de tête.
- Après deux faux départs consécutifs causés par le même pilote.
- Si les mécaniciens touchent le véhicule dans une zone non autorisée, que ce soit avant ou après un passage.

CE POINT PEUT ÊTRE LÉGÈREMENT MODIFIÉ À LA DISCRÉTION DES JUGES À CHAQUE COURSE ET EXPLIQUÉ DANS LE BRIEFING DE LA BATTLE.

Un pilote qui effectue des dépassements répétés du point zéro peut être pénalisé comme indiqué dans le tableau de l'annexe 1.

11.2. PRÉCHAUFFAGE DU PNEU

Dans toutes les étapes, il y aura une zone de chauffe des pneus avant chaque départ et le comité d'organisation décidera de son emplacement. Le commissaire de piste sera responsable de cette zone et lui seul sera en mesure de libérer et de contrôler le temps maximum de chaque coureur une fois que le coureur entre dans la zone de chauffe. La présence des équipiers est interdite dans cette zone pour des raisons de sécurité (il est strictement interdit de faire la chauffe avec le véhicule à l'arrêt).

11.3. REFROIDISSEMENT EXTRAORDINAIRE DU MOTEUR

En cas de nécessité due aux conditions météorologiques pendant une course, les organisateurs peuvent désigner une zone de refroidissement extraordinaire pour le véhicule dans laquelle **UN SEUL MEMBRE AUTORISÉ DE L'ÉQUIPE**, sous la supervision d'un commissaire désigné, peut refroidir le véhicule participant par des moyens externes, tels que l'aspersion du radiateur avec une soufflerie, de l'eau ou un liquide ininflammable dans un récipient qui n'est pas pressurisé avec un gaz inflammable.

Ces moyens externes doivent être fournis par l'équipe participante et ne peuvent en aucun cas être transportés dans le véhicule lui-même pendant la course. Pendant cette phase, il est interdit de toucher à la voiture, d'ouvrir les portes ou le capot, d'enlever des parties de la carrosserie, le pilote doit rester à l'intérieur de la voiture correctement attaché, avec son casque et ses gants.

Ce refroidissement se fera après le passage, jamais avant.

11.4. TOUR DE RECONNAISSANCE EXTRAORDINAIRE

En cas de changement climatologique brusque entre une phase et une autre, la direction de course peut ordonner un tour de reconnaissance, à effectuer à vitesse modérée et en drift avec moins d'angle, afin d'adapter le style de conduite et les vitesses d'entrée aux nouvelles conditions de piste. Ce tour peut être effectué soit avant le tour de qualification d'un coureur, soit avant une battle, auquel cas les coureurs s'élanceront un par un avec un espace suffisant entre eux. Le comité d'organisation se réserve le droit d'autoriser ou non ce tour à sa convenance.

11.5. DÉPART VERS LA PISTE QUALIFICATIVE

Dans le cas où un pilote doit prendre le départ sur la piste de score (dans son tour de qualification ou de battle), le pilote doit se trouver sur la piste, et non dans le paddock.

ARTICLE

Dans la phase de qualification, s'il se trouve dans le paddock, il recevra zéro point pour le tour de qualification qu'il doit effectuer. Dans la phase de battle, le pilote sera éliminé.

Si le pilote est sur la piste, il a 2 minutes pour se présenter sur la ligne de départ. S'il ne se présente pas, il recevra zéro point dans la phase de qualification pour le tour qu'il doit effectuer, et dans la phase de battle, il sera éliminé.

11.6 ESSAIS LIBRES (PHASE 1)

Les pilotes doivent se présenter au début de chaque séance de qualification avec les vêtements et l'équipement de sécurité obligatoires tels que spécifiés dans les Règlements Techniques de chaque catégorie.

Séance non obligatoire, ouverte à tous les véhicules et pilotes autorisés à participer à la course/événement.

La durée de cette séance sera celle indiquée dans le règlement particulier de l'épreuve. Ce règlement particulier pourra également spécifier une séance d'entraînement par groupes, ainsi que les participants aux groupes.

Le drift ne sera autorisé que dans la zone de drift.

Le nombre de véhicules sur la piste sera adapté à la taille et aux caractéristiques du circuit. Il peut même y avoir une piste spécifique pour l'entraînement.

En cas d'impossibilité de faire partir tous les participants dans la même manche, ceux-ci seront répartis en plusieurs manches. La présence des juges ne sera pas nécessaire lors de cette séance d'entraînement, mais les commissaires seront présents.

11.6.1. INTERRUPTION DES SÉANCES D'ENTRAÎNEMENT

Lorsqu'il est nécessaire d'interrompre les séances d'essais en raison de l'obstruction de la piste par un accident ou en raison des conditions météorologiques ou d'autres raisons qui rendent impossible la poursuite des essais, le directeur de course ordonne le déploiement d'un drapeau rouge sur la ligne de départ. Simultanément, d'autres drapeaux rouges seront déployés à tous les postes de commissaires aux drapeaux, et le feu rouge sera allumé aux feux de départ de la voie des stands.

La décision d'arrêter la course ou les essais ne peut être prise que par le directeur de course (ou en son absence, par son adjoint) sous l'autorité du directeur de course.

Le directeur de compétition, le directeur de course ou ses adjoints peuvent interrompre les séances d'essais aussi souvent et aussi longtemps qu'ils le jugent nécessaire pour libérer la piste ou pour permettre le sauvetage d'un véhicule. Dans la mesure du possible, le temps perdu en

raison de la suspension doit être rattrapé, de sorte que le temps minimum prévu pour la séance d'essais soit respecté. Ce n'est que dans le cas des séances d'essais libres que l'on peut renoncer à la prolongation de cette période après une telle interruption.

Lorsque le signal d'interruption est donné, tous les véhicules doivent immédiatement ralentir et retourner lentement à leur stand, les dépassements étant interdits.

Tous les concurrents doivent noter que :

Des véhicules de course ou d'intervention peuvent se trouver sur la piste.

Le circuit peut être complètement bloqué ou obstrué suite à un accident. Les conditions météorologiques ont pu rendre le circuit impraticable.

Les véhicules abandonnés sur le circuit seront récupérés et transportés au Paddock pour être remis aux équipes.

11.7. QUALIFICATION (ETAPE 2) CATEGORIES SEMI PRO ET PRO.

Les pilotes doivent être présents au début de chaque séance de qualification avec les vêtements et l'équipement de sécurité obligatoires tels que spécifiés dans les règlements techniques de chaque catégorie.

Le tracé peut varier entre les 2 catégories, en fonction du circuit où se déroule l'épreuve.

Cette séance est obligatoire pour tous les véhicules et pilotes qui souhaitent participer à la phase finale, les Battles, et qui ont été autorisés à participer à cette session.

Tous les véhicules effectueront 2 tours de qualification sans tour de chauffe, le meilleur tour sera utilisé pour établir le Top32 (CAT. PRO) et le Top16 (CAT. SEMI PRO). En cas de pluie ou de conditions météorologiques entraînant l'annulation des qualifications, la règle du "premier arrivé, premier servi" s'appliquera, car il n'y a pas d'ordre spécifique pour passer la séance de qualification.

Lors des qualifications, le pilote doit partir du couloir d'où partira le leader dans les battles, c'est-à-dire de la voie avec la chicane à cônes.

11.7.1 ORDRE DE DÉPART DES QUALIFICATIONS

Les qualifications se dérouleront de la même manière que dans les autres compétitions internationales : toutes les voitures effectueront d'abord un tour de qualification chacune, puis un second tour de qualification chacune, dans l'ordre suivant :

D'abord, les pilotes "wildcard", dans l'ordre inverse du numéro de dossard.

Ensuite, les pilotes qui n'ont pas de points au championnat, dans l'ordre inverse du numéro de dossard. Enfin, les pilotes qui ont des points au championnat, dans l'ordre inverse du classement

ARTICLE

(c'est-à-dire que le pilote qui est premier au championnat sera le dernier à faire son tour de qualification, dans chacune des deux manches à courir).

Lors de la première manche du championnat, les qualifications se dérouleront dans l'ordre inverse du numéro de dossard.

Les pilotes doivent se présenter dans l'ordre adéquat, qui sera indiqué à l'avance sur une liste par les officiels habilités.

11.7.2 MODIFICATION DE L'ORDRE DE CLASSEMENT : EXCEPTIONS

Cet ordre de classement ne peut être modifié que dans des cas exceptionnels. En cas de panne mécanique ou autre cas de force majeure justifié, un coureur peut faire une demande extraordinaire de retard au classement, c'est-à-dire demander à déplacer sa position de classement à la dernière place, en le notifiant à la direction de course en temps utile et cette modification de la liste devant être acceptée par la C.C.D.D. et communiquée en temps utile aux commissaires de départ et aux juges. Cette demande extraordinaire ne peut être faite qu'une seule fois par saison pour chaque coureur, toujours en justifiant la cause et devant être acceptée par la direction de course et le D.C.C.D.C.

11.7.3 VERDICT DES CLASSEMENTS

Les juges attribueront à chaque tour de qualification une note de 0 à 100 points, 0 étant le minimum (le pilote ne se qualifie pas) et 100 le maximum (tour parfait). Le résultat de la phase de qualification sera le meilleur tour de qualification de chacun des participants. En cas d'égalité, il sera déterminé par le score du deuxième meilleur tour.

Le verdict des juges dans les classements est définitif au moment de l'épreuve et ne peut faire l'objet d'un appel qu'une fois le classement terminé. Pour les décisions des juges, seuls les moyens mis à leur disposition pendant la course seront utilisés, tels que le streaming, les caméras supplémentaires fournies par les organisateurs, le cas échéant, et les notes prises par les juges et les commissaires de course. Les photographies ou vidéos qui n'étaient pas à la disposition des juges pendant la course, telles que celles enregistrées depuis les tribunes ou le bord de la piste par des moyens privés, ne seront pas acceptées comme preuves dans les réclamations.

Les juges attribueront une note à chaque concurrent en tenant compte des critères suivants :

11.7.4. CRITÈRES DE CLASSIFICATION

- **Vitesse** - La vitesse que le pilote peut réaliser sur l'ensemble du parcours est jugée, non seulement en fonction de la vitesse d'entrée, mais aussi de la vitesse moyenne générale. Les points maximums sont attribués pour une entrée à grande vitesse et une vitesse constante sur l'ensemble du parcours.

- **Tracé** - Le tracé idéal qu'un véhicule doit emprunter sur le parcours et qui est marqué par des points/zones de clippings intérieurs et extérieurs. Les points/zones de clipping intérieur et extérieur seront marqués sur la piste où le pare-chocs avant (clipping intérieur) et le pare-chocs arrière (clipping extérieur) du véhicule doivent être aussi proches que possible de ces points.

- **Angle** - L'angle mesure la quantité de contre-braquage et l'angle de glissement arrière relatif qu'un conducteur utilise sur le parcours.

- **Spectacle**- Il s'agit de l'ambiance générale de la passe, de la quantité de fumée, de l'agressivité dans les transitions, etc. C'est le critère le plus subjectif.

Dans tous les cas, le pilote doit s'assurer d'effectuer les 2 tours de qualification pendant le temps imparti pour la qualification. Faire la queue pendant les dernières minutes des qualifications et ne pas pouvoir faire les tours de qualification ne sera pas accepté comme une réclamation. Le temps de qualification désigné sera respecté et ne sera pas prolongé.

Si plusieurs concurrents obtiennent exactement le même score de qualification, **leur deuxième tour sera pris en compte**. Si le score reste le même (même 0 point), une session supplémentaire de "dernière manche" d'un seul tour supplémentaire peut être nécessaire pour obtenir des scores différents entre ces pilotes.

Si un seul pilote a un double zéro, les juges peuvent, à leur discrétion, lui accorder l'accès à la course, pour autant que la grille ne soit pas complètement remplie (32 pour PRO, 16 pour SEMI PRO).

Le nombre maximum de qualifiés dans chaque catégorie sera de 32 véhicules pour la catégorie PRO et de 16 véhicules pour la catégorie SEMI PRO.

Les pilotes recevant un score de 0 point seront considérés comme "non qualifiés" et ne seront pas autorisés à participer aux battles finales, comme stipulé dans le tableau de l'annexe I, à l'exception des pilotes utilisant le "Joker", qui doit être approuvé par l'organisation et qui est expliqué dans le point ci-dessous.

11.7.5. JOKER

Applicable à tout pilote des catégories SEMI PRO et PRO, l'utilisation d'un Joker par saison est autorisée, afin de pouvoir participer exceptionnellement aux battles et marquer des points dans le cas où il aurait reçu 0 point lors des deux manches qualificatives. Il s'agit d'une procédure qui doit être justifiée par le pilote, et une fois que l'organisation a autorisé et exécuté son utilisation, le pilote ne pourra plus profiter du joker au cours de cette saison.

Pour pouvoir utiliser le joker, le pilote doit avoir pris le départ pendant les essais libres, au cours desquels les juges peuvent évaluer les compétences du pilote et de la voiture et s'assurer que la sécurité n'est pas compromise par l'admission du concurrent.

11.7.6. Fonctionnement du joker

ARTICLE

Un pilote qui obtient un score de 0 point lors des deux manches de qualification, ou qui n'a pas pu prendre le départ en raison d'une panne mécanique lors des essais ou d'un autre cas de force majeure dûment justifié, à l'issue de la manche de qualification et dans un délai de dix minutes à compter de la fin de la dernière manche de qualification de la dernière voiture de la catégorie à laquelle appartient le demandeur, sachant que cela doit être fait le plus rapidement possible, celui-ci peut demander l'utilisation du Joker, ce qui lui permettra de se qualifier pour la phase des battles éliminatoires même sans s'être qualifié.

Le Joker doit être demandé par le pilote ou son représentant (spotter) et formalisé par un document au bureau de la direction de course. Une commission entre les juges et les organisateurs évaluera si la participation ne met pas en danger la sécurité, et si elle est acceptée, le pilote occupera la première place disponible jusqu'à ce que le top 32 soit complété. Si elle n'est pas acceptée, soit par manque de places disponibles (top 32 complet), soit parce que la commission détermine que le concurrent n'est pas suffisamment qualifié pour passer à la phase de battle, le joker sera considéré comme "non utilisé" et pourra être gardé pour la manche suivante si nécessaire. **Veillez noter que chaque pilote ne pourra utiliser le Joker qu'une seule fois au cours de la saison.**

11.8. Battles finales (PHASE 3) uniquement "CATEGORIES SEMI PRO et PRO".

Les pilotes doivent se présenter au début de chaque séance de qualification avec les vêtements et l'équipement de sécurité obligatoires tels que spécifiés dans le règlement technique.

En fonction des résultats des qualifications, une finale sera organisée avec les 16 meilleurs coureurs de la catégorie SEMI PRO et les 32 meilleurs coureurs de la catégorie PRO.

Chaque pilote affrontera un autre pilote dans un schéma classique d'élimination directe (1er contre 32e, 2e contre 31e, etc. Voir la clé d'élimination à l'art.16).

Toutes les voitures, associées deux par deux selon le bracket d'élimination, feront 2 tours, sans tour de chauffe. Le pilote de tête doit effectuer un tour de qualification de 100 points, tandis que son poursuivant doit effectuer un tour égal au sien (sauf s'il commet une erreur en quittant la piste) à la plus grande proximité possible. Les détails ou critères de jugement seront indiqués ci-dessous :

Les juges attribueront la note à chaque concurrent en tenant compte des mêmes critères que lors de la phase 2.

- Les essais qualificatifs seront évalués en fonction de la vitesse, de la trajectoire, de l'angle de déplacement et de l'esprit d'équipe, ainsi que de la proximité.

11.8.1. CRITÈRES DE BATTLES

Vitesse - jugée sur la quantité de vitesse que les deux pilotes peuvent atteindre sur l'ensemble du parcours, en jugeant non seulement la vitesse d'entrée, mais aussi la vitesse moyenne globale. Le maximum de points est accordé pour une entrée rapide et une vitesse constante tout au long du parcours.

Tracé – La trajectoire idéale qu'un véhicule doit emprunter sur le parcours et qui est marqué par des points/zones de clippage (clipping) intérieurs et extérieurs. Les points/zones de clippage

intérieur et extérieur seront marqués sur la piste à l'endroit où le pare-chocs avant (clippage intérieur) et le pare-chocs arrière (clippage extérieur) du véhicule se rejoignent.

Angle - L'angle mesure la quantité de contre-braquage et l'angle de glissement arrière relatif qu'un **conducteur utilise tout au long du parcours**.

Spectacle - Se réfère à la perception générale de la passe, la quantité de fumée, l'agressivité dans les transitions, etc. C'est le critère le plus subjectif.

Proximité - Il s'agit de la distance entre le conducteur de tête et le poursuivant. L'importance de ce point sera définie par les juges lors du briefing.

11.8.2. DÉROULEMENT DES BATTLES

Les deux participants à la battle s'aligneront en parallèle devant un commissaire de piste et la procédure de départ commencera. A ce moment, les véhicules doivent accélérer à pleine puissance et atteindre le début de la zone de drift à la vitesse maximale qui leur permettra d'entrer dans la zone de drift. Le véhicule poursuivant doit se positionner derrière le véhicule poursuivi. Le manque de décision dans l'accélération sera pénalisé à la discrétion des juges. Le type de véhicule et sa puissance seront pris en compte. A partir de ce moment, les deux véhicules doivent avancer de manière décisive et terminer le parcours. Après avoir terminé le parcours et atteint la zone de fin de drift, une fois la ligne franchie, les pilotes s'arrêteront de drifter en douceur et avec fluidité, sans changement brusque de vitesse ou de ligne, et le pilote de tête restera à l'extérieur de la piste tandis que le pilote poursuivant restera à l'intérieur, afin d'éviter tout contact. Retour au départ en suivant l'itinéraire indiqué dans le briefing. Le processus est à nouveau répété, mais en alternant les positions, le véhicule poursuivant devenant le véhicule poursuivi et le véhicule poursuivi devenant le véhicule poursuivant. Si un véhicule devance le départ, le commissaire doit déployer un drapeau indiquant qu'un faux départ a eu lieu, ou faire une croix avec ses bras pour indiquer cette situation. Le départ ne sera répété qu'une seule fois. Un deuxième faux départ entraînera l'élimination de la battle.

Des juges seront présents et évalueront les compétiteurs dans les virages sélectionnés.

11.8.3 PROCÉDURE DE DÉPART

Les pilotes doivent montrer aux commissaires qu'ils sont prêts à commencer la battle en montrant le signe OK du pouce levé, et après avoir reçu le OK des deux pilotes, les commissaires doivent déclencher les feux de circulation, qui passeront en revue leurs feux. La ligne ne peut être franchie que lorsque le feu est passé au vert. Dans le cas improbable d'une panne du feu tricolore, le commissaire lèvera les bras et indiquera avec ses doigts 3,2,1 puis baissera les bras, le signal de départ sera alors donné. En aucun cas, le coureur ne peut donner un coup d'accélérateur ou tenter de démarrer pour tromper l'autre coureur.

Le coureur de tête doit partir le premier, emprunter une chicane de cônes et accélérer au maximum.

ARTICLE

Le pilote poursuivant, s'il peut se laisser distancer pour partir avec plus d'inertie et favoriser la proximité du leader, ne peut ni se placer derrière le pare-chocs arrière du leader avec son pare-chocs avant, ni en aucun cas franchir la ligne de départ avant lui.

11.8.4 FAUX DÉPART

Le pilote de tête doit partir en premier, passer une chicane à cônes et accélérer au maximum de sa puissance. Le non-respect de cette obligation sera considéré comme un faux départ.

En cas de faux départ, le commissaire le signale par un drapeau ou par un signe de bras spécifié dans le briefing, et les deux pilotes doivent s'aligner à nouveau dans les mêmes positions pour répéter le départ. Les faux départs peuvent se produire dans les situations suivantes :

- Lorsque le feu passe au vert, le pilote de tête dispose d'un maximum de 3 secondes pour démarrer à pleine puissance. S'il ne bouge pas après ces trois secondes, il s'agit d'un faux départ et le coureur de tête est fautif.
- Si le pilote de tête n'est pas en mesure d'aligner correctement la chicane de cônes et qu'il déplace ou renverse l'un des cônes, cela est considéré comme un faux départ et le pilote de tête est fautif.
- Si le pilote poursuivant franchit la ligne avant le pilote de tête, un faux départ sera considéré, le pilote poursuivant étant fautif.
- Si l'un des deux pilotes (ou les deux) franchit la ligne avant que le feu ne passe au vert, il s'agit d'un faux départ, le pilote qui a franchi la ligne en premier au feu rouge étant fautif.

Si un pilote fait deux faux départs consécutifs dans le même tour de battle, il recevra zéro point et la course se poursuivra.

11.8.5 VERDICT DE LA BATTLE

Les juges compareront les passes en tant que leader et en tant que poursuivant des deux pilotes, à leur discrétion, et après délibération, un verdict sera donné. Chacun des juges peut donner le verdict suivant :

Le coureur "A" gagne

Le coureur "B" gagne

UNE NOUVELLE FOIS (ONE MORE TIME) - Il s'agit d'une situation où aucun vainqueur ne peut être désigné et où la battle doit être rejouée.

Avec les verdicts des trois juges, l'issue de la battle sera déterminée par un vote à la majorité. S'il n'y a pas de verdict clair parce qu'aucune des options n'a été répétée (par exemple, le juge 1 donne la victoire au pilote B, le juge 2 donne un ONE MORE TIME et le juge 3 donne la victoire au pilote A), le résultat sera un ONE MORE TIME.

Si les juges ordonnent un ONE MORE TIME, la battle sera entièrement rejouée. Si l'égalité persiste après trois courses, le vainqueur sera celui qui aura obtenu le meilleur score lors de l'étape 2 des essais qualificatifs, à l'exception des battles pour les 3e et 4e places et de la battle FINALE.

Le vainqueur de la battle participera au tour suivant.

Le verdict de l'OMT ne peut être rendu que deux fois. Au cas où il n'y aurait pas de vainqueur clair lors de la troisième battle entre les pilotes, celui qui s'est qualifié en premier se qualifiera pour le tour suivant.

Dans le cas de la battle pour les troisième et quatrième places, et de la battle finale, autant de One More Times que nécessaire peuvent être répétés jusqu'à ce qu'un vainqueur puisse être déterminé.

11.8.6 PLAINTES ET APPELS

Le verdict des juges dans les battles est définitif au moment du verdict et il est strictement interdit d'essayer d'interagir avec la tour pendant une phase de battles. Un pilote peut alors se plaindre au bureau de la direction de course, où le directeur de course sera contacté et un examen aura lieu. Au prochain changement de groupe (par exemple, entre le Top 32 et le Top 16), les juges seront informés afin que la battle puisse être réexaminée et que le résultat puisse être modifié. Pour la prise de décision des juges, seuls les moyens dont ils disposaient pendant la battle seront utilisés, tels que le streaming, les caméras supplémentaires de l'organisation, le cas échéant, et les notes prises par les juges et les commissaires. Les photographies ou vidéos qui n'étaient pas à la disposition des juges pendant la battle, telles que celles enregistrées depuis les tribunes ou au pied de la piste par des moyens privés, ne seront pas acceptées comme preuves dans les réclamations. Une révision d'une phase de battle ne peut être demandée qu'avant la fin de cette phase, c'est-à-dire qu'aucune révision d'une battle du Top 32 ne sera acceptée après le début de la première battle du Top 16.

11.8.7 DÉPASSEMENT

Les dépassements ne sont pas autorisés pendant les battles, en particulier si le leader suit une ligne de coupe extérieure. La seule exception à cette règle est lorsque le pilote de tête est complètement en dehors de la ligne imposée par les juges, ou lorsque le dépassement est la seule option pour éviter une collision ou un arrêt d'urgence. Dans ce cas, le pilote poursuivant sera considéré comme un pilote de tête et sera jugé en conséquence.

11.8.8 TOURS 1 ET 2, RETOUR AU DÉPART ET CHANGEMENT DE PNEUS

Sauf exceptions décrites ci-dessous, les changements de pneus ne sont pas autorisés entre les tours 1 et 2 de chacune des battles. Dans le cas de "One More Time", les voitures peuvent

ARTICLE

retourner au paddock pour changer de pneus et les battles "ONE MORE TIME" seront déplacées à la fin de la manche en cours.

Dans tous les autres cas, les deux voitures auront **120** secondes pour s'approcher de la ligne de départ et s'aligner. Le chronométrage commencera une fois que les commissaires de course auront informé les pilotes avant le premier tour. Pour le deuxième tour, les véhicules doivent revenir sur la ligne de départ dans les **120** secondes après avoir passé la ligne d'arrivée. Si l'un des véhicules est prêt à courir, mais bloqué quelque part sur la piste ou dans le paddock pour des raisons imprévisibles, le compte à rebours sera arrêté jusqu'à ce que le véhicule soit à nouveau libre de rouler.

Dans le cas où un adversaire n'atteint pas la ligne de départ dans le temps imparti, le véhicule aligné doit mener sa battle seul, dans les deux cas, la course sera jugée et notée.

Dans tous les cas, entre les tours 1 et 2 d'une même battle pendant la course, toute intervention mécanique et/ou remorquage sur l'un ou l'autre des véhicules (à l'exclusion des contrôles visuels des pneus, des conditions inattendues des pneus nécessitant des ajustements exceptionnels de la pression des pneus ou des ajustements des panneaux de carrosserie) entraînera la disqualification. Aucun changement de pneus n'est autorisé entre le 1er et le 2e tour, sauf en cas de contact.

11.8.9 INCIDENTS, "COLLISIONS et CONTACTS" PENDANT LA BATTLE (REGLE DES 10 MINUTES)

Le contact entre les véhicules en drift est quelque chose que les Drift Spain Series reconnaissent comme faisant partie du sport, cependant, les collisions de véhicules dans une battle en tête à tête requièrent des décisions et des directives comme suit :

En cas de contact, les deux pilotes doivent essayer de terminer le tour si cela peut être fait en toute sécurité.

11.8.9.1 CONTACT LÉGER

On parle de CONTACT LÉGER lorsque les deux pilotes terminent le tour de la bataille après le contact.

11.8.9.2 COLLISION GRAVE

On parle de COLLISION GRAVE lorsqu'au moins un des deux pilotes ne termine pas le tour en drift à cause des conséquences de l'accident.

11.8.9.3 COLLISION AVEC SAUVETAGE

Il y a COLLISION AVEC SAUVETAGE lorsqu'au moins un des deux pilotes est incapable de retirer le véhicule de la piste par ses propres moyens et doit être secouru, poussé, remorqué ou tracté par une grue.

11.8.9.4 VÉHICULE EN PANNE

Si le véhicule leader perd le drift, sort de la ligne ou ralentit inutilement de façon trop drastique dans la battle et que le véhicule poursuivant heurte le véhicule leader, le véhicule leader peut être considéré comme responsable de la collision. Chaque juge déterminera la faute.

Si un pilote poursuivant entre en collision avec le pilote leader sans que ce dernier n'ait commis de faute, il sera considéré comme fautif.

11.8.9.5 COLLISION DANS LE PREMIER TOUR DE LA BATTLE

En cas de contact mineur, les deux pilotes doivent essayer de terminer le tour pour autant que cela puisse être fait en toute sécurité. Les juges détermineront comment le contact affectera le verdict final de la battle. Les pilotes peuvent demander à s'arrêter au stand, où ils disposeront de deux minutes pour évaluer les dommages, et peuvent demander une pause technique si elle est disponible, et ne peuvent changer les pneus d'aucun essieu à moins qu'ils n'aient été endommagés par le contact.

Si, après l'arrêt au stand, l'un des deux pilotes ne se présente pas, l'autre pilote effectuera un parcours bye run et la course se poursuivra.

En cas de collision grave ou de sauvetage, le pilote responsable recevra zéro point.

LE PILOTE RESPONSABLE N'AURA PAS LE TEMPS DE FAIRE DES RÉPARATIONS, PAS MÊME LES 5 MINUTES DE PAUSE TECHNIQUE, MÊME SI ELLES ÉTAIENT DISPONIBLES.

Le véhicule responsable doit alors tenter de se rendre par ses propres moyens à la ligne de départ, où il sera évalué par un commissaire technique qui vérifiera s'il est en état de poursuivre la course en toute sécurité.

Le pilote responsable peut, en se rendant au départ, détacher les systèmes de sécurité et descendre du véhicule pour le contrôler avec le commissaire technique. Le commissaire évaluera les dommages et pourra directement lui refuser la possibilité de continuer. Si le commissaire lui donne la possibilité de continuer, le pilote doit également évaluer lui-même les dommages et confirmer au commissaire : oui, je suis prêt à continuer malgré les dommages subis, et à ses propres risques, ou non, je ne suis pas prêt, et je retire le véhicule de la compétition.

Ensuite, si le pilote fautif reçoit le "OK" du commissaire et son propre consentement, il peut attendre que le pilote non fautif se présente (en appliquant la règle des 10 minutes). Si le véhicule ne reçoit PAS le OK du commissaire technique parce qu'il n'est pas en mesure de poursuivre la course en toute sécurité, le pilote sera éliminé.

Le pilote NON COUPABLE devra appliquer la règle des 10 minutes. Les scénarios suivants peuvent alors se produire :

PILOTE NON RESPONSABLE	PILOTE RESPONSABLE	DECISION
-------------------------------	---------------------------	-----------------

ARTICLE

Le pilote non responsable se présente avec le véhicule réparé et reçoit l'OK du commissaire technique	Le pilote responsable attend sur la ligne de départ et reçoit l'OK du commissaire technique	Le deuxième tour de batte se déroule et la course continue normalement
Le pilote non responsable se présente avec le véhicule réparé et reçoit l'OK du commissaire technique	Le pilote responsable attend sur la ligne de départ et ne reçoit PAS l'OK du commissaire technique, ou le pilote lui-même décide d'abandonner.	Le pilote non responsable effectue un parcours BYE RUN pour vérifier qu'il est correctement réparé et passe à l'étape suivante.
Le pilote non responsable se présente avec le véhicule réparé et NE REÇOIT PAS l'OK du commissaire technique, ou NE SE PRESENTE PAS.	(Indifférent)	Le pilote non responsable est considéré comme le vainqueur de la battle et passe à la phase suivante, mais il ne pourra pas faire la battle de la phase suivante sans avoir réparé à temps.

11.8.9.6 COLLISION AU 2E TOUR D'UNE BATTLE

Si une collision se produit au 2e tour d'une battle, les juges prendront en compte la faute et reviendront ensuite à la course par défaut, pour juger de l'issue de la battle.

Si le véhicule leader et le véhicule poursuivant entrent en collision lors du deuxième tour de la battle et sont incapables de continuer en raison de dommages excessifs, et qu'aucun des deux n'est jugé responsable, le vainqueur est déterminé sur la base du score du premier tour de la battle.

Le pilote responsable recevra un zéro et les juges donneront le verdict final de la battle. Si ce verdict est OMT (One More Time), le pilote non responsable sera autorisé à réparer selon la règle des 10 minutes, tandis que le pilote responsable ne sera pas autorisé à réparer, mais il sera autorisé à changer de pneus.

Dans le cas où les véhicules ont un contact qui peut ou non avoir affecté le pilote ou peut ne pas avoir été la faute des pilotes, le directeur technique peut avoir besoin d'inspecter les deux véhicules pour des raisons de sécurité et décider si les véhicules doivent ou non être réparés, afin d'assurer la sécurité de chaque pilote. Dans le scénario ci-dessus, si le résultat laisse le pilote avec un pneu crevé ou une roue endommagée, le directeur technique peut demander que les deux pilotes changent leurs pneus et/ou leurs roues pour s'assurer qu'un pilote ne bénéficie pas d'un avantage sur l'autre.

11.8.9.7 DOMMAGES DE COLLISION ET TEMPS DE RÉPARATION. RÈGLE DES 10 MINUTES.

Une fois qu'une collision s'est produite, les juges détermineront la faute. Dans certains cas, les dommages aux véhicules peuvent nécessiter un temps de réparation et SEUL LE PILOTE NON RESPONSABLE peut, après confirmation par les commissaires, retourner aux stands pour réparation.

A cet effet, les équipes appliqueront la règle de la collision et du contact et disposeront de 10 minutes pour réparer les dommages. Elles se rendront à leur stand aussi rapidement que les conditions le permettent, en prenant des précautions particulières pour se déplacer dans le paddock, soit par leurs propres moyens, soit en manœuvrant avec la dépanneuse ou le véhicule de secours. Dès que le véhicule est amené dans la zone de réparation, l'officiel alertera l'équipe et déclenchera le chronomètre ; les mécaniciens pourront alors commencer à réparer la voiture.

Le chronomètre de 10 minutes démarre lorsque l'officiel dit au pilote ou au membre de l'équipe de commencer, et non pas lorsque le véhicule arrive dans le stand.

Dans le cas d'une collision avec dépannage, le véhicule est autorisé à être placé sur des crics ou des chandelles. La dépanneuse doit également quitter le site avant le début des 10 minutes. Le directeur ou l'officiel de la compétition annoncera le moment où les réparations peuvent commencer, et l'horloge décomptera les dix minutes. L'ensemble de la procédure de réparation doit être achevé avant la fin du compte à rebours.

Après les 10 minutes, si le véhicule

- ne roule pas
- n'est pas au sol
- Il n'est pas sûr de conduire dans la position requise ("leader" ou "poursuivant").
- n'est pas correctement réparé
- n'est pas prêt à se rendre dans la zone de chauffe des pneus, le véhicule ne sera pas autorisé à continuer.

Si le pilote dispose d'une pause technique, il peut l'ajouter à son temps, ce qui lui donne 5 minutes supplémentaires pour terminer son travail.

11.22 PAUSE TECHNIQUE (RÈGLE DES 5 MINUTES)

Cette règle peut être utilisée pendant les phases 2 et 3 (qualifications, battles).

Une pause technique est un arrêt de la compétition qu'un pilote peut demander pendant la phase de qualification (avant de commencer son tour), pendant la phase des batailles (après avoir montré un pouce levé avant le premier événement de bataille), après les deux minutes accordées pour un contact mineur ou après que la règle des 10 minutes a été appliquée au pilote non responsable d'un contact s'il n'a pas eu le temps d'achever la réparation.

L'utilisation de la pause technique entre deux tours de battle n'est pas autorisée s'il n'y a pas eu de collision.

Il n'est pas permis de changer les pneus pendant la pause technique, sauf s'ils ont été endommagés lors d'une collision avec un autre pilote.

Un pilote a le droit de demander UNE SEULE pause technique pendant CHAQUE ÉPREUVE, qu'il s'agisse des qualifications ou des battles, à l'issue de laquelle le pilote peut retourner aux stands

ARTICLE

pour réparer son véhicule. Les pauses techniques ne sont pas cumulables pour des manches successives.

Le pilote doit demander la pause technique à l'officiel de course et se rendre à son stand aussi rapidement que les conditions le permettent, en faisant particulièrement attention lorsqu'il se déplace dans le paddock, soit par ses propres moyens, soit en manœuvrant avec la dépanneuse ou le véhicule de secours. Dès que le véhicule est amené dans la zone de réparation, l'officiel informera l'équipe et déclenchera le chronomètre ; les mécaniciens pourront alors commencer à réparer la voiture.

Le pilote et/ou les membres de l'équipe ne doivent pas effectuer de travaux sur le véhicule avant que l'officiel ne lance la procédure de pause technique. L'ouverture des panneaux et l'inspection des dommages peuvent être considérées comme des travaux. Une inspection visuelle externe est autorisée.

Le chronomètre de cinq (5) minutes démarre lorsque l'officiel dit au pilote ou au membre de l'équipe de commencer, et non lorsque le véhicule arrive dans le stand. Si une dépanneuse est utilisée, le véhicule peut être placé sur des crics. La dépanneuse doit également quitter le site avant le début des cinq (5) minutes. Le directeur de la compétition annoncera quand le travail peut commencer et le chrono décomptera les cinq minutes. L'ensemble de la procédure de réparation doit être achevé avant la fin du compte à rebours.

Si les cinq (5) minutes sont écoulées et que le véhicule

- n'est pas en marche
- n'est pas au sol
- N'est pas sûr à conduire dans la position requise (classificateur, leader ou poursuivant).
- N'est pas correctement réparé
- n'est pas prêt à se rendre dans la zone de chauffe des pneus. Le véhicule ne sera pas autorisé à continuer.

Si la situation est éligible pour un changement de pneus et qu'il est décidé de le faire, le changement de pneus doit également être effectué dans les cinq (5) minutes allouées.

Si le véhicule n'est pas réparé à la fin du temps imparti pour la pause technique EN QUALIFICATION :

Si aucune manche de qualification n'a été notée, elle sera considérée comme un double zéro et le pilote ne sera pas autorisé à participer aux battles éliminatoires, sauf si le Joker est utilisé. Si une manche de qualification a été terminée avec un score différent de zéro, le pilote se qualifiera pour les battles avec ce score et pourra réparer la voiture pendant le temps restant jusqu'aux battles.

Si la voiture n'est pas réparée à la fin du temps imparti pour la pause technique dans LES BATTLES, le tableau de la règle sur les collisions et les contacts sera appliqué.

ARTICLE 12 - VÉRIFICATIONS

Des vérifications techniques et administratives sont effectuées avant la compétition. Les vérifications seront effectuées selon le calendrier établi dans le règlement particulier de la compétition. Dans des cas exceptionnels - et à condition qu'il y ait une raison de force majeure dûment accréditée -, les équipes peuvent être autorisées, sur demande, à effectuer les vérifications pendant le(s) jour(s) d'entraînement officiel(s). En tout état de cause, le fait de

passer les vérifications techniques en dehors des délais prévus dans le règlement particulier entraînera une pénalité.

Aucun véhicule ne peut prendre part à une compétition avant d'avoir été autorisé par les commissaires sportifs au vu des résultats des vérifications (techniques et administratives) effectuées avant la compétition.

Les concurrents qui n'ont pas respecté les délais fixés pour l'exécution des vérifications seront pénalisés conformément aux dispositions du présent règlement.

Un horaire de contrôle spécifique peut être établi pour limiter le temps de contrôle d'un pilote ou d'un groupe de pilotes, soit pour les contrôles techniques, soit pour les contrôles administratifs, soit pour les deux, tel que défini dans le règlement particulier de l'épreuve, qui peut être par catégorie, par groupe de pilotes, par numéro de dossard ou par tout ordre que les organisateurs jugent approprié pour chaque manche afin de favoriser la fluidité organisationnelle de chaque épreuve, qui peut dépendre de facteurs dus aux particularités de chaque circuit, à l'emplacement du bureau de course ou au nombre d'inscrits, et qui sera communiqué à tous les compétiteurs avant l'épreuve. Le fait de ne pas se présenter à l'heure est sanctionné par une pénalité.

Les Commissaires Sportifs d'une compétition peuvent :

- Faire contrôler les conditions de conformité d'un véhicule ou d'un concurrent avant, pendant et après les essais et/ou la course.

- Exiger qu'un véhicule soit démonté pendant les vérifications techniques afin de s'assurer que les conditions d'acceptation ou de conformité sont pleinement respectées.

- Demander à un concurrent de fournir une pièce qu'il juge nécessaire.

- Ne pas autoriser le départ d'un véhicule pour des raisons de sécurité.

Les vérifications techniques sont effectuées à l'endroit attribué à chaque épreuve d'une compétition. Ce lieu est précisé dans le règlement particulier de la compétition.

Le non-respect des directives indiquées dans ce point entraînera une pénalité telle que spécifiée dans le tableau de l'annexe I.

12.1 REMISE DE LA DOCUMENTATION ET CONTRÔLE ADMINISTRATIF

A la date et à l'heure indiquées dans le Règlement Particulier, la documentation nécessaire au déroulement de l'épreuve sera remise.

Il sera nécessaire d'identifier l'équipe d'assistance (4 personnes maximum) au moyen d'une carte d'identité ou d'un passeport valide.

12.2. VÉRIFICATIONS TECHNIQUES.

Les dispositions de l'art. 18 du PCCCTCE sont applicables.

Les vérifications techniques sont effectuées par les fonctionnaires désignés à cet effet, qui sont responsables des opérations effectuées dans le Parc Fermé, ou dans tout autre lieu où elles sont effectuées, et sont seuls autorisés à donner des instructions aux CONCURRENTS.

Le fait de présenter un véhicule pour les contrôles techniques sera considéré comme une acceptation implicite de la conformité.

ARTICLE

Tout véhicule qui, après avoir passé le contrôle technique, a été démonté ou modifié de manière à affecter sa sécurité ou à mettre en cause sa conformité, ou qui a été impliqué dans un accident ayant des conséquences similaires, est présenté aux Commissaires Techniques pour vérification et reste à leur disposition. Ces derniers indiquent aux Commissaires Sportifs et au Directeur de Course si le véhicule est conforme ou non. Dans ce dernier cas (véhicule non conforme), soit pour des raisons techniques, soit pour des raisons de sécurité, le véhicule sera ramené au box ou au parking fermé, selon le cas.

Le directeur de course et/ou le directeur de compétition peuvent demander, à tout moment pendant les essais, les qualifications ou les finales, que tout véhicule impliqué dans un accident soit arrêté et contrôlé par les commissaires.

Le nombre de véhicules prévus dans les Règlements correspondants, ainsi que ceux décidés par les Commissaires Sportifs de la compétition, seront soumis aux vérifications techniques.

Les vérifications techniques finales de l'épreuve seront effectuées en présence du PARTENAIRE DE COURSE du véhicule à contrôler ou de son représentant. En cas d'absence du PARTENAIRE DE LA COURSE ou de son représentant lors du contrôle dûment annoncé, aucune réclamation ne pourra être formulée au sujet de ce contrôle. Deux mécaniciens, désignés par les commissaires ou leur représentant, peuvent également être utilisés pour les travaux de démontage si les commissaires le jugent opportun.

Les commissaires techniques peuvent conserver une ou plusieurs pièces d'un véhicule en vue de les contrôler. Ces pièces seront dûment marquées en présence du CONCURRENT ou de son représentant lors de l'acte de vérification (dûment annoncé) d'une pièce retenue, aucune contestation ne peut être formulée concernant l'origine desdites pièces.

En règle générale, les infractions de nature technique seront sanctionnées, lors des entraînements qualificatifs, par l'annulation du score obtenu et, lors des phases finales, par la disqualification de la compétition, à moins que les commissaires ne jugent une autre sanction, sur la base des conditions spécifiques de l'épreuve jugée ou des dispositions particulières du Règlement Particulier de la Compétition.

ARTICLE 13. CONCURRENTS

Le Championnat d'Espagne de Drift est réservée aux pilotes titulaires de la licence de pilote correspondante, valable pour la saison 2023, conformément à l'article 2 du Règlement commun des Championnats, Coupes, Trophées et Challenges d'Espagne.

DRIFT SPAIN SERIES			
TYPE DE LICENCE / PERMIS	DEF	APPLICATION Y DUREE	OBSERVACIONES
INTERNATIONAL	ITA, ITB, ITC, ITD	SAISON AU NIVEAU NATIONAL JUSQU'AU 31/12/2023	MARQUE ET BLOQUE
PILOTEE	P (ou similaire 2023)		
PILOTE CIRCUITS	PC (ou similaire 2023)		
PERMIS POUR UN SEUL EVENEMENT PILOTE	PPP (ou similaire 2023)	UN SEUL EVENEMENT AU NIVEAU NATIONAL	NE MARQUE PAS NE BLOQUE PAS
PILOTE LIMITÉ	PR (ou similaire 2023)	SAISON AU NIVEAU NATIONAL JUSQU'AU 31/12/2023	MARQUE ET BLOQUE

PILOTE LIMITÉ CIRCUIT	PRC (ou similaire 2023)	SAISON AU NIVEAU NATIONAL JUSQU'AU 31/12/2023	MARQUE ET BLOQUE

En outre, tous les pilotes doivent être en possession d'une licence de compétiteur.

La licence du participant peut être soit une licence individuelle de compétition (IC), soit une copie d'une licence de compétition (CP) délivrée par une entité figurant dans le registre pertinent des associations sportives titulaires d'une licence de compétition (LC).

De même, le Championnat d'Espagne de Drift est ouverte à tous les pilotes en possession des licences correspondantes délivrées par les DNA des pays membres de l'U.E. et assimilées selon le règlement de la F.I.A.

Accords signés par la RFEDA.

Pour la saison 2023, la RFEDA a signé des accords avec l'ADN du Portugal et d'Andorre.

Sur la base des accords susmentionnés, les sportifs de nationalité portugaise et andorrane pourront participer - en marquant et en bloquant des scores – au Championnat d'Espagne de Drift.

ARTICLE 14. INSCRIPTIONS

La date de clôture des inscriptions sera fixée au plus tard 24 heures avant la date de chaque course et sera indiquée dans le règlement particulier.

Les droits d'inscription seront de 750,00 € pour toute la saison 2024 (5 courses) ou 250,00 € par COURSE À POINTS (jusqu'à 15 jours avant chaque course) et 350,00 € (jusqu'à 1 jour avant chaque course). Les concurrents auront jusqu'au 10 mars pour payer les 750€ de frais d'inscription pour toute la saison. Si le paiement n'est pas reçu à cette date, LE CONCURRENT ne sera pas considéré comme inscrit au championnat et devra s'inscrire à chacune des courses séparément.

Le montant des droits d'inscription est indiqué dans le règlement particulier de chaque compétition. Ces frais peuvent être doublés dans le cas où un concurrent n'accepte pas la publicité facultative.

A l'heure de clôture des inscriptions, le Comité d'Organisation de la Coupe d'Espagne de Drift établira une liste du Concurrent, du pilote et du véhicule. Cette liste sera envoyée immédiatement à la RFEDA.

Une fois l'inscription clôturée, aucune autre équipe ne pourra être admise.

En signant le bulletin d'inscription, le concurrent et tous les membres de son équipe se soumettent aux juridictions sportives reconnues par la C.D.I. et aux dispositions du présent Règlement Sportif. Ils déclarent également sous leur seule responsabilité que les informations fournies sont véridiques. De même, par le simple fait de soumettre le formulaire d'inscription, il déclare et accepte que :

- Qu'il participe au concours sous sa seule et unique responsabilité.
- Qu'il ne tiendra pas la RFEDA, l'Entité Organisatrice, les Organismes, les Officiels, la Fédération de la Communauté Autonome correspondante ou les collaborateurs pour responsables de toute blessure subie pendant la compétition.

ARTICLE

- Qu'il exclut toute responsabilité et renonce à faire toute réclamation contre les entités et les personnes énumérées au point précédent.
- Qu'il/elle respectera les décisions des commissaires et fera usage des droits d'appel et de plainte garantis par le C.D.I.
- Être joignable à tout moment pendant la course, ainsi qu'être à tout moment muni de l'accréditation correspondante.

L'Organisateur se réserve le droit de ne pas accepter l'inscription d'un concurrent ou d'un conducteur.

Le Règlement particulier simplifié fixera, le cas échéant, le nombre maximum de participants.

La demande d'inscription ne sera pas acceptée si elle n'est pas accompagnée du droit d'inscription.

Remboursement des frais d'inscription.

Les frais d'inscription seront entièrement remboursés dans les cas suivants :

Aux demandeurs dont l'inscription a été refusée.

Au cas où la compétition n'aurait pas lieu.

Si l'inscription est annulée avant la publication de la liste d'inscription.

50% du droit d'inscription si, pour des raisons de force majeure, dûment vérifiées, il n'est pas possible de participer au concours et que cela est notifié avant les vérifications.

Les concurrents doivent obligatoirement s'inscrire à chacune des compétitions composant le Concours, en remplissant intégralement les formulaires officiels d'inscription.

En s'inscrivant à une compétition, les concurrents autorisent expressément l'Organisateur à utiliser les images prises pendant la compétition, conformément à l'art. 12 du présent Règlement Sportif.

Les formulaires d'inscription doivent contenir, au minimum :

- Une déclaration selon laquelle le participant et toute personne liée et concernée par la participation au concours en question ont lu, compris et accepté le CDI et ses annexes, ainsi que le règlement applicable.
- La marque du véhicule utilisé.
- La marque du moteur.
- Le nom du concurrent et son numéro de licence.
- Procédure d'inscription.
- Remplir l'annexe III. Formulaire de demande.
- Payer les frais d'inscription sur le compte correspondant.
- Envoyer une copie numérique de l'annexe III.

Le formulaire d'inscription et la preuve de paiement à l'adresse électronique de l'organisateur du concours.: info@driftspainseries.com

- LIMITE DES INSCRIPTIONS :

Les limites d'enregistrement suivantes seront établies GÉNÉRALITÉS A :

SEMI PRO	Min. 5 /Max. 30
PRO	Min. 5 /Max. 60

14.1 - WILDCARDS :

On appelle wildcard un pilote qui, sans être inscrit au championnat, participe à l'une des manches séparément. Ces pilotes peuvent marquer des points et bloquer des points aux pilotes inscrits à l'ensemble du championnat, et peuvent même être autorisés à participer à d'autres manches après la clôture des inscriptions, sur décision du comité d'organisation, et figurer dans le classement général du championnat.

14.2 SPOTTERS

Chaque coureur, lors de son inscription au championnat ou à une épreuve particulière, peut désigner une personne comme Spotter, qui l'aidera à prendre des décisions sportives et pourra lui donner des indications sur sa ligne ou celle de ses adversaires par communication radio. Le spotter est la seule personne autre que le coureur qui peut accéder au briefing.

Le spotter est la seule personne autorisée à communiquer avec le coureur pendant le temps de piste et doit être joignable à tout moment. Le non-respect de cette règle entraînera une sanction telle que spécifiée à l'annexe I.

Chaque pilote désignera son spotter lors de l'inscription, avec son nom et son numéro d'identification, et ne pourra être changé que par notification jusqu'à 24 heures avant le départ de chaque course.

15. NUMÉROS DE COURSE ET NOM DU PILOTE

Pendant la saison, chaque véhicule doit porter le numéro de course correspondant à la liste acceptée par l'organisateur en début de saison. La taille, la forme et la couleur des numéros de course apposés sur le véhicule doivent être conformes aux règlements de la FIA et de la RFEDA. Dans le cas de nouvelles inscriptions, les numéros seront ajoutés dans l'ordre successif.

Pro	1 jusqu'à 100
Semi Pro	101 jusqu'à 199
*Elite	*Les mêmes que dans chaque catégorie.

Les numéros de compétition seront délivrés par l'organisateur en début de saison et devront être conservés pendant toute la durée de la saison. En cas de bris ou de perte, le concurrent doit le remplacer par un autre de caractéristiques identiques ou similaires. L'organisateur fournira des numéros de remplacement au prix de 50,00 € par paire, à commander 30 jours à l'avance. Les numéros de compétition doivent être placés comme indiqué ci-dessous :

PARE SOLEIL OBLIGATOIRE avec le numéro de la compétition sur la vitre avant (à fournir par DRIFT SPAIN SERIES).

NUMÉRO DE PORTE DE LA COMPÉTITION avec le nom du pilote et le numéro de participation au Championnat d'Espagne de Drift, situé sur les portes du véhicule (à fournir par DRIFT SPAIN SERIES).

PUBLICITÉ DES SPONSORS DU CHAMPIONNAT ESPAGNOL DE DRIFT sur les pare-chocs avant et arrière, sur les côtés et au centre (à fournir par DRIFT SPAIN et pouvant être modifiée avant la fin de la saison).

Les numéros de compétition doivent apparaître sur le véhicule lors des contrôles techniques préliminaires.

ARTICLE

L'absence d'un des numéros du concours entraînera une amende de 100,00 €.

L'absence simultanée des numéros de compétition entraînera la disqualification de la compétition, comme spécifié dans le tableau des sanctions de l'annexe I.

La couleur des numéros de compétition sera définie par l'organisation, qui choisira une couleur différente pour SEMI PRO et PRO, la catégorie élite ayant le numéro qui correspond aux coureurs dans leur catégorie habituelle.

ARTICLE 16. DROIT À L'IMAGE

Les droits d'image et de diffusion publique des compétitions marquées pour le Championnat d'Espagne de Drift, appartiennent exclusivement à l'organisateur VOLRACE COMPANY S.L. / DRIFT SPAIN. Par conséquent, la formalisation de l'inscription à l'une de ces compétitions implique pour les COMPÉTITEURS, pilotes et équipiers qui y participent, la cession expresse à VOLRACE COMPANY S.L. / DRIFT SPAIN du pouvoir de capturer, enregistrer, gérer commercialement et diffuser les images des véhicules participants et des athlètes qui les occupent, dans les termes et conditions qu'ils jugent appropriés. En tout état de cause, VOLRACE COMPANY S.L. / DRIFT SPAIN pourra utiliser l'image des personnes impliquées dans une compétition à des fins autres que la simple diffusion de l'événement sportif, soit par le biais des médias, soit par la commercialisation d'images dans des reportages édités ou pour la promotion du sport.

L'installation de caméras embarquées doit faire l'objet d'une demande d'autorisation et l'installation des caméras doit être signalée lors des contrôles. Le non-respect de cette règle entraînera une pénalité à la discrétion des commissaires, comme indiqué dans le tableau de l'annexe I.

ARTICLE 17. ASSURANCE.

Les Organismes des compétitions inscrites au calendrier de la RFEDA doivent se conformer aux règles d'assurance stipulées par l'Entité précitée.

L'actuelle loi sur le sport et les règlements qui la développent, établissent que toutes les compétitions nationales et/ou internationales qui se déroulent en Espagne doivent être en possession du permis obligatoire d'organisateur délivré par la Fédération.

Sur cette base, la RFEDA se charge de contracter directement une assurance pour couvrir ces concours.

Au moment de la délivrance du permis d'organisation, une fois que les conditions requises ont été remplies, la compétition est assurée avec la couverture et selon les termes et conditions établis dans la loi 10/1990 sur le sport et dans l'annexe II du R.D. 1428/2003, au moyen de la police d'assurance contractée à cet effet par la RFEDA.

En cas d'accident ayant entraîné des dommages corporels ou matériels, le concurrent ou son représentant doit en informer par écrit un commissaire ou, à défaut, le directeur de course, le plus rapidement possible et dans un délai maximum de 24 heures.

Les circonstances de l'accident, ainsi que les noms et adresses des témoins éventuels, sont consignés dans la déclaration.

Il est rappelé aux concurrents que seuls les dommages causés par les Organismes et les pilotes sont couverts par la police d'assurance souscrite par la RFEDA, à l'exclusion de tout dommage pouvant être subi par les pilotes ou les voitures participantes.

Indépendamment de l'assurance CR susmentionnée, les concurrents et les conducteurs sont libres de souscrire, à leurs frais et à leur convenance, toute assurance individuelle qu'ils jugent appropriée.

Les concurrents et pilotes, en cas d'accident, dégagent la Société Organisatrice de la compétition de toute responsabilité et renoncent à toute réclamation à leur encontre.

18. COMPÉTITION À CARACTÈRE RÉGIONAL DANS UNE COURSE OÙ SE DÉROULE UN CONCOURS DE NOTATION POUR LE CHAMPIONNAT ESPAGNOL DE DRIFT.

Seule la RFEDA peut autoriser que dans une épreuve où se déroule une compétition comptant pour le championnat d'Espagne de Drift, d'autres compétitions de la même spécialité sportive ne comptant pas pour ladite Compétition puissent avoir lieu et dans ce cas, les dispositions du PCCTCE seront appliquées.

ARTICLE 19. ANNULATION D'UNE COMPÉTITION.

Le comité d'organisation du Championnat d'Espagne de Drift se réserve le droit d'annuler une compétition si le nombre d'inscrits est égal ou inférieur à 10 véhicules, ainsi que pour des raisons de force majeure, au sens où l'entend ladite entité.

ARTICLE 20. OBLIGATIONS GÉNÉRALES DES ÉQUIPES ET CODE DE CONDUITE ÉTHIQUE.

Les concurrents ou leurs représentants légaux dûment accrédités, ainsi que l'équipe doivent être joignables et disponibles pour la direction de course à tout moment.

Les coureurs sont tenus de connaître et de respecter tous les signaux prévus à l'annexe H du C.D.I., et d'obéir à toutes les indications des officiels de la compétition. Le non-respect de ces ordres ou signaux entraînera une pénalité à la discrétion des commissaires et pourra conduire à la disqualification de la compétition.

Un pilote, un membre de l'équipe ou un autre concurrent qui met en danger d'autres personnes sera immédiatement disqualifié de la course en cours et pourra également être disqualifié de toutes les courses futures.

Tous les pilotes et toutes les équipes doivent garder la sécurité et le professionnalisme à l'esprit à tout moment. Aucune négligence ou violation d'une quelconque question de sécurité ne sera tolérée.

Seuls les pilotes et leurs spotters (un par pilote) ont le droit de poser des questions sur l'événement et de discuter rationnellement avec les officiels et/ou les juges pendant le temps libre, les essais, les briefings et les réunions d'après course s'il y en a lors de l'événement particulier, mais jamais pendant les qualifications ou la course.

Si le coureur et/ou tout membre de son équipe se comporte de manière inappropriée, insultante ou non professionnelle à l'égard de l'image du championnat ou personnellement à l'égard de tout membre du personnel, notamment un juge, un officiel ou un commissaire de course, ils seront soumis aux sanctions mentionnées ci-dessous. Cette règle est également valable pour les discussions ou les commentaires sur l'internet ou les plateformes de médias sociaux, et sévèrement punie s'ils se produisent sur les profils publics des coureurs ou des équipes.

Chaque pilote est responsable de la conduite de ses représentants, de son équipe, de ses équipiers et de ses invités à tout moment au cours du championnat, non seulement pendant l'épreuve mais aussi entre les courses.

L'alcool et/ou les drogues sont strictement interdits aux pilotes pendant toute la durée de l'événement. Les contrôles des pilotes peuvent être effectués à des intervalles aléatoires tout au long de la saison.

Le non-respect du code de conduite entraînera des sanctions.

Le non-respect du code de conduite entraînera des sanctions telles que stipulées à l'annexe I.

ARTICLE 21. INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX COMPÉTITEURS

ARTICLE

Les commissaires peuvent, à titre exceptionnel, donner des instructions aux concurrents par voie d'avis spéciaux conformément aux dispositions du C.D.I.

Ces instructions seront distribuées à tous les concurrents et, en tout état de cause, publiées sur le tableau d'affichage officiel, qui en attestera la publication.

Les classements et les résultats des essais qualificatifs et des duels, ainsi que toutes les décisions relatives à la compétition jugées appropriées par les commissaires, seront affichés sur le tableau d'affichage officiel.

Toute décision ou communication des Commissaires Sportifs et Techniques ou du Directeur de Course, qui affecte un CONCURRENT spécifique, doit, en outre et dans la mesure du possible, être communiquée immédiatement et par écrit à ce dernier.

Les résultats de chaque véhicule contrôlé seront également publiés par les commissaires et mis à la disposition des autres concurrents. Ces résultats ne comportent pas de chiffres particuliers, sauf lorsqu'un véhicule n'est pas conforme aux règlements techniques.

Le concurrent ou son représentant doit être joignable pendant toute la durée de la compétition. Les instructions officielles sont transmises aux pilotes au moyen des signaux prévus par le CDI, des drapeaux de 70 x 90 cm et des drapeaux rouges et à damiers de 90 x 110 cm. Les concurrents ne peuvent utiliser des drapeaux similaires à ceux utilisés officiellement, sous quelque forme que ce soit.

Les signaux transmis aux coureurs au moyen des drapeaux et signaux prévus au CDI doivent être respectés sans délai.

Lorsque le drapeau rouge est déployé, tous les coureurs doivent immédiatement et substantiellement réduire leur vitesse et regagner la voie des stands (ou l'endroit prévu par le règlement de la compétition), prêts à s'arrêter si nécessaire, les dépassements étant interdits.

En outre, l'appel d'un pilote à la voie des stands par un drapeau noir doit être pris en compte et le pilote ne doit pas effectuer plus de deux tours complets (pendant les essais) avant d'entrer dans la voie des stands (Pit Lane).

ARTICLE 22. LA PUBLICITÉ.

La publicité, à condition qu'elle ne soit pas injurieuse ou offensante, sera autorisée sur les voitures participantes, ainsi que la publicité qui pourrait être contractée par les organisateurs sur les panneaux, les tribunes, les podiums, les règlements, les imprimés, etc.

La publicité sur les véhicules doit respecter la partie de la carrosserie réservée aux numéros et plaques de compétition, ainsi que la zone réservée aux sponsors du Championnat d'Espagne de Drift, et ne doit - en aucun cas - gêner leur bonne vision.

Les Organisateurs pourront proposer aux participants de la publicité contractée par eux, ces derniers étant libres de l'accepter ou non, à l'exception de celle liée aux numéros et/ou plaques qui sera obligatoire.

Le refus d'une publicité facultative peut entraîner le doublement des frais d'inscription pour les équipes qui acceptent cette publicité.

Les équipes qui ont accepté la publicité facultative de l'Organisateur et qui ne la portent pas pendant toute la durée de la compétition seront pénalisées d'une pénalité en espèces égale aux frais d'inscription.

Sponsors :

Les sponsors du Championnat d'Espagne de Drift seront publiés en annexe du présent Règlement Sportif.

Les concurrents qui ont une quelconque incompatibilité entre la publicité de leurs sponsors et la publicité obligatoire du Championnat d'Espagne de Drift, peuvent demander une exception à l'organisateur.

L'organisateur peut, à sa seule discrétion, dispenser le concurrent de placer cette publicité incompatible, en fixant, dans ce cas, une augmentation du droit d'inscription, égale à trois fois le montant établi pour les équipes qui acceptent cette publicité.

L'Organisateur ne peut intervenir dans la publicité que peut porter un véhicule ou un concurrent, ni s'y opposer. Toutefois, les commissaires peuvent prendre les décisions qu'ils jugent appropriées en cas d'infraction à la législation en vigueur sur la publicité dans le sport.

La publicité liée au parrainage officiel du Championnat d'Espagne de Drift sera obligatoire et prioritaire pour les participants à cette dernière. Ses caractéristiques et ses emplacements seront précisés par l'Organisateur du Concours, après consultation des parties intéressées lors de l'approbation de la convention de publicité, soit comme partie intégrante, soit comme annexe au Règlement applicable au Concours correspondant.

Les équipes peuvent afficher de la publicité commerciale sur leurs vêtements ainsi que sur leur véhicule, à condition que :

Elles respectent le règlement de publicité de la RFEDA.

Elles respectent les lieux prévus par le Règlement pour la publicité obligatoire.

Toute publicité contraire à celle établie, ou placée à un endroit différent de celui indiqué dans le règlement, doit être expressément autorisée par l'organisateur du concours et/ou la RFEDA.

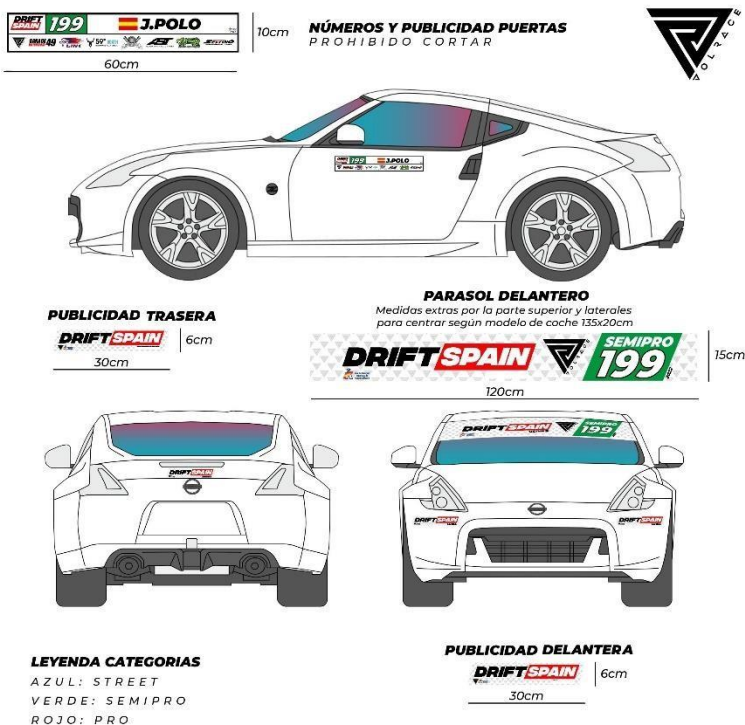
Il est de la responsabilité de chaque concurrent de s'assurer du placement correct de toute publicité obligatoire lors des vérifications préliminaires et pendant le déroulement de la compétition. Tout pilote ou concurrent qui ne respecte pas l'emplacement de la publicité obligatoire recevra une pénalité telle que stipulée dans le tableau de l'annexe I.

Situation de la publicité obligatoire

La publicité obligatoire pour le Championnat d'Espagne de Drift sera placée aux endroits indiqués dans l'image suivante du présent règlement.

ARTICLE

DRIFT SPAIN PUBLICIDAD OBLIGATORIA POSICIÓN Y MEDIDAS



WWW.DRIFTSPAINSERIES.COM

Il est obligatoire d'apposer les autocollants du logo du sponsor sur le véhicule exactement à l'endroit prévu et sans modification, comme le montre l'image ci-dessus.

IL EST DE LA RESPONSABILITÉ DE CHAQUE CONCURRENT DE PLACER ET DE MAINTENIR LA PUBLICITÉ OBLIGATOIRE À SON EMPLACEMENT RESPECTIF AVANT LES VÉRIFICATIONS OFFICIELLES ET ELLE DOIT RESTER EN PLACE PENDANT LES ESSAIS LIBRES, LES QUALIFICATIONS ET LES BATTLES DE FIN.

Le fait de ne pas placer une ou plusieurs des publicités obligatoires dans la compétition entraînera la perte des points obtenus dans la compétition, et pourra conduire à l'expulsion du Championnat d'Espagne de Drift, comme stipulé dans le tableau de l'annexe I.

ARTICLE 23. DISCIPLINE GÉNÉRALE DANS LE PADDOCK, LES BOXES, LE PIT LANE et L'UTILISATION DES INSTALLATIONS.

Les organisateurs prévoient un espace suffisant dans le paddock pour pouvoir mener à bien les différentes activités qui se dérouleront lors de chaque compétition. Dans chacun des circuits, il y aura un parking suffisamment grand pour couvrir les besoins des équipes participant à chaque compétition.

Il est interdit aux véhicules privés de séjourner dans la zone Paddock de la Compétition en question (exclusivement réservée aux véhicules d'atelier dûment accrédités).

Si une équipe souhaite installer tout type de structure (chapiteaux, auvents, chaises, parasols, etc.) derrière les boxes, elle doit avoir l'autorisation expresse des organisateurs.

L'entrée des animaux (à l'exception de ceux qui peuvent être spécialement autorisés pour l'usage des services de sécurité et des chiens pour aveugles) est interdite dans le Paddock, les Boxes, la Pit Lane, la Piste et dans toutes les zones réservées aux spectateurs.

Les enfants de moins de 16 ans, même s'ils sont accrédités, ne sont pas autorisés dans les boxes, la Pit Lane et la piste.

La Pit Lane est une zone extrêmement dangereuse. Si des personnes de moins de 16 ans sont présentes dans cette zone, elles sont sous la responsabilité de chaque équipe.

Toute personne, qu'elle soit liée ou non à un concurrent inscrit, qui se trouve dans la zone du Paddock, dans les Boxes, la Pit Lane, sur la grille de départ ou à l'intérieur de toute autre installation qui le nécessite, doit porter à tout moment le laissez-passer d'accréditation correspondant valable pour la zone en question.

La localisation des membres de l'équipe et les réparations des véhicules ne peuvent être effectuées que dans la pit lane attribuée à chaque CONCURRENT.

Les prises électriques, les sorties d'eau et/ou les évacuations doivent être utilisées avec des adaptateurs et/ou des systèmes appropriés et sûrs, qui garantissent leur utilisation et leur fonctionnement corrects pendant l'utilisation des installations.

Il est interdit de peindre, de percer, de démonter ou d'abuser des installations du circuit (Paddock, Boxes, Pit Lane, mur de signalisation, etc.). Tout dommage causé aux installations sera la responsabilité du CONCURRENT.

Tout le matériel, y compris les pneus, doit être conservé à l'intérieur des stands.

Il est de la responsabilité des équipes d'enlever les pneus usagés et tous les déchets causés par l'équipe des installations du circuit une fois la compétition terminée. S'ils ne le font pas, ils doivent payer la taxe de collecte et de recyclage correspondante.

Toutes les équipes doivent fournir une bâche imperméable dans la zone de réparation et/ou de stationnement du véhicule dans leur zone de paddock afin de ne pas laisser fuir tout type de liquide dans le sous-sol. Elle doit être collectée à la fin de l'événement. Cette bâche peut être remplacée par un auvent de type stand, tant qu'elle remplit sa fonction.

Sur les circuits où une zone de ravitaillement en carburant est disponible, celle-ci doit être utilisée par les participants et le ravitaillement ne doit pas avoir lieu dans le box des stands lui-même.

Le non-respect des dispositions du présent article entraînera les sanctions prévues au tableau de l'annexe I, qui peuvent aller d'une amende financière à l'exclusion de la course.

ARTICLE 24. DISCIPLINE GÉNÉRALE DE SÉCURITÉ

Tous les pilotes participant aux essais, aux qualifications et aux phases finales du Championnat d'Espagne de Drift sont tenus de porter en permanence tous les équipements de sécurité (combinaisons, casques, gants, etc.). L'absence de l'un de ces éléments entraînera une pénalité telle que décrite à l'annexe I Pénalités du présent Règlement sportif.

Dès le début et jusqu'à la fin des essais, des qualifications ou des phases finales et jusqu'à ce que tous les véhicules soient arrivés au Parc fermé, par leurs propres moyens ou par tout autre moyen spécifié dans le présent Règlement, personne n'est autorisé à rester sur la piste à l'exception des Commissaires Sportifs dans l'exécution de leur mission, du pilote lorsqu'il conduit

ARTICLE

ou sous les instructions des Commissaires Sportifs, et des mécaniciens, conformément aux dispositions du présent Règlement.

La circulation dans le Paddock, la zone d'assistance et la Pit Lane, tant pendant les essais, les qualifications et les phases finales, doit être effectuée avec la plus grande prudence et à une vitesse inférieure à 30 km/h.

Interdiction de pousser un véhicule sur la piste par le pilote ou tout membre de son équipe. Un véhicule ne peut être poussé que pour le sortir de toute position dangereuse dans laquelle il peut se trouver, sous les instructions des commissaires de piste. La piste ne peut être utilisée que par les pilotes qui sont autorisés à participer à la session prévue à ce moment-là.

Le pilote de tout véhicule ayant l'intention de quitter la piste, ou d'accéder à la piste intérieure, ou de retourner à son stand ou à sa zone de paddock doit donner un préavis de son intention, et il est de sa responsabilité de s'assurer que cette manœuvre ne représente pas un danger. Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur véhicule dans le sens inverse de celui de la course, sauf ordre exprès des Commissaires ou de la Direction de Course. Les pilotes doivent utiliser la piste à tout moment. Un coureur ne peut quitter délibérément la piste sans raison justifiée. Si un véhicule quitte la piste pour une raison quelconque, le pilote peut rejoindre la piste. Toutefois, cela ne peut être fait que lorsque cela est sûr.

Toutefois, les manœuvres susceptibles de gêner les autres pilotes, de heurter un autre véhicule ou de le traîner délibérément au-delà du bord de la piste sont strictement interdites. L'exécution de toute manœuvre dangereuse ou de toute autre nature non sportive (par exemple une collision), la répétition ou la preuve d'un manque de contrôle du véhicule, peuvent être pénalisées conformément aux dispositions de l'annexe 1 du présent règlement.

Dans le cas où les juges de piste considèrent qu'un pilote se comporte d'une manière imprudente, mettant en danger les autres pilotes, il peut être disqualifié. On lui montrera un drapeau noir.

L'utilisation abusive des zones de sortie de piste, l'envahissement répété de la pouzzolane (au-delà des bordures ou des accotements), peuvent entraîner la disqualification du pilote par les juges de piste. Le pilote recevra un drapeau noir. Burnout soutenu : Si un pilote brûle ses pneus de manière soutenue en endommageant la piste, il sera disqualifié de la compétition et ne marquera aucun point, quel que soit le résultat obtenu.

En outre, le pilote responsable supportera le coût de la réparation des dommages. Si un véhicule s'arrête en dehors de la Pit Lane, il doit être retiré de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres pilotes.

Tout véhicule abandonné par son pilote sur la piste, sauf pour tenter les réparations prévues par le présent règlement avec les moyens du bord, sera considéré comme déclarant forfait, quelle que soit la cause ou la durée de cet abandon.

Aucun pilote n'a le droit de refuser que son véhicule soit poussé ou remorqué par des moyens mécaniques vers l'extérieur de la piste, au contraire, il doit faire tout son possible pour faciliter la manœuvre et obéir aux instructions des commissaires de piste.

Un pilote qui abandonne son véhicule doit le laisser au point mort avec le volant en place. Si, de l'avis des commissaires, un pilote s'arrête délibérément sur la piste ou entrave la circulation normale d'un ou plusieurs autres pilotes, il sera pénalisé conformément aux dispositions de l'annexe 1 du présent règlement.

ARTICLE 25. SIGNALISATION

L'article 2.4. de l'annexe H du C.D.I. et en général s'applique et doit être respecté à tout moment de la course :

25.1. Drapeau vert

Indique le début d'un tour de chauffe ou le début d'une course d'entraînement, si le directeur de course le juge nécessaire.

Ce drapeau doit être utilisé pour indiquer que la piste est libre et doit être présenté agité au poste de commissaire aux drapeaux après celui qui aurait nécessité l'utilisation d'un ou plusieurs drapeaux jaunes.

25.2. Drapeau jaune

Il s'agit d'un signal de danger qui doit être montré aux pilotes de deux manières, avec les significations suivantes :

Un seul drapeau agité : ralentissez, ne dépassez pas et soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger au bord de la piste ou sur une partie de la piste.

Deux drapeaux agités : réduisez considérablement votre vitesse, n'avancez pas et soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue tout ou partie de la piste et/ou des commissaires travaillent sur ou à côté de la piste.

Normalement, les drapeaux jaunes ne doivent être déployés qu'au poste de commissaire aux drapeaux situé immédiatement devant le danger.

Toutefois, dans certains cas, le directeur de course peut ordonner qu'ils soient affichés à plus d'un poste de commissaire aux drapeaux avant l'incident.

Les dépassements sont interdits entre le premier drapeau jaune et le drapeau vert déployé après l'incident.

Toute infraction à cette règle pendant les séances d'entraînement d'une compétition sera sanctionnée conformément aux dispositions de l'annexe 1 du présent règlement.

25.3. Drapeau jaune avec des rayures rouges

Ce drapeau doit être montré immobile aux pilotes pour les avertir d'une diminution de l'adhérence due à la présence d'huile ou d'eau sur la piste dans la zone d'influence du drapeau.

Ce drapeau doit être déployé (selon les circonstances) pendant un minimum de 4 tours, à moins que la chaussée ne redevienne normale plus tôt. Le drapeau vert ne doit pas être déployé dans le secteur qui suit celui dans lequel le drapeau jaune à bandes rouges a été déployé.

25.4. Drapeau blanc

Ce drapeau doit être agité. Il est utilisé pour indiquer au pilote concerné qu'il y a un véhicule beaucoup plus lent sur le secteur de la piste contrôlé par ce drapeau.

25.5. Drapeau rouge

Ce drapeau est agité au-dessus de la ligne de départ lorsqu'il a été décidé d'arrêter une séance d'essais. Simultanément, un drapeau rouge doit également être agité à chaque poste de commissaire au drapeau autour du circuit.

ARTICLE

Si le signal d'arrêter la course a été donné :

Pendant les qualifications, toutes les voitures ralentiront immédiatement et retourneront lentement dans leur garage respectif.

Pendant les finales, les deux voitures doivent immédiatement ralentir et se diriger lentement vers la ligne de départ.

Les dépassements sont interdits et les pilotes doivent être conscients que des véhicules de compétition et d'assistance peuvent se trouver sur la piste, que le circuit peut être complètement obstrué en raison d'un accident et que les conditions météorologiques peuvent avoir rendu le circuit impraticable à grande vitesse.

25.6. Drapeau noir

Ce drapeau doit être utilisé pour informer un pilote donné qu'il doit entrer dans la Pit Lane lors de son prochain passage devant son entrée et s'arrêter dans son box (garage) ou à l'endroit désigné dans le Règlement Particulier ou dans le Règlement des Trophées. Si, pour une raison quelconque, le pilote ne se conforme pas à cette instruction, il sera pénalisé conformément aux dispositions de l'annexe 1 du présent règlement. Ce drapeau ne doit pas être déployé pendant plus de quatre tours consécutifs pendant les essais.

La décision de déployer ce drapeau est de la seule responsabilité des commissaires, des juges de piste et du directeur de course. L'équipe concernée sera immédiatement informée d'une telle décision.

25.7. Drapeau noir avec disque orange (40 cm de diamètre)

Ce drapeau doit être utilisé pour informer un pilote donné que sa voiture a des problèmes mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres pilotes, et qu'il doit s'arrêter dans son box pour le prochain tour. Lorsque les problèmes mécaniques ont été résolus à la satisfaction du commissaire technique en chef, le véhicule peut être remis en piste.

Les deux derniers drapeaux décrits (22.1.6. et 22.1.7.) doivent être déployés immobiles, et accompagnés d'un panneau noir portant un numéro blanc qui doit être présenté au conducteur du véhicule portant ce numéro. Le drapeau et le numéro peuvent être combinés sur un seul panneau.

25.8. Drapeau à damier noir et blanc

Ce drapeau doit être montré agité ; il signifie la fin d'une phase d'essais, d'une phase de qualification ou de la phase de battle ou finale.

Le fait de ne pas tenir compte des drapeaux entraîne une pénalité telle que décrite à l'annexe I du présent règlement.

ARTICLE 26. PIT LANE / PARC FERMÉ ET ASSISTANCE AUX STANDS

Les dispositions du PCCCTCE sont d'application.

Le parc fermé est la zone prévue pour la révision par le CCD en cas de besoin, de tous les véhicules inscrits à la course. Il peut se situer dans n'importe quelle zone du circuit préalablement stipulée et communiquée à tous les pilotes et équipes.

Aucun membre de l'équipe ne peut effectuer une quelconque réparation sur les véhicules dans le parc fermé.

Pendant les essais, les qualifications et les phases finales, l'accès au Pit Lane ne sera autorisé que par la zone de décélération.

Pour éviter toute ambiguïté, le Pit Lane sera divisé en deux voies définies comme suit :

26.1. VOIE RAPIDE :

La voie la plus proche du mur de séparation entre la piste et la voie des stands. Il est obligatoire d'emprunter cette voie. Tout véhicule circulant sur cette piste à tout moment doit être en ordre de marche avec le conducteur à bord.

26.2. PISTE INTERIEURE :

C'est la piste la plus proche des Boxes, et pour cette raison, c'est la seule zone de de Pit Lane où les travaux sur les véhicules sont autorisés.

Si du matériel a été laissé négligemment dans la voie rapide, il doit être enlevé immédiatement.

Les véhicules ne peuvent entrer dans la voie rapide que si le conducteur est assis au volant en position normale de conduite, même si le véhicule est poussé par des mécaniciens.

La mise en place des membres de l'équipe et les réparations des véhicules ne peuvent être effectuées que dans la zone de Pit Lane attribuée à chaque CONCURRENT.

Si un pilote dépasse son box, ou la zone assignée à son équipe sur la voie intérieure, avant de s'être arrêté, il ne peut entrer dans sa zone qu'en poussant. Il est strictement interdit de faire marche arrière sur le Pit Lane.

Dans une compétition à plusieurs épreuves, les concurrents ne peuvent utiliser le Pit Lane que pour la durée des essais et de la course pour lesquels ils sont engagés ou avec l'autorisation expresse du Directeur de Course et/ou du Directeur de l'Epreuve.

Les véhicules doivent rester sur la voie lente du Pit Lane jusqu'à ce que le feu vert du feu de sortie de la Pit Lane s'allume, seulement à ce moment-là les véhicules sont autorisés à se rendre à la sortie de la Pit Lane par la voie rapide.

26.3. Équipe d'assistance / Représentant de l'équipe :

L'équipe d'assistance mécanique est composée d'un maximum de quatre personnes par voiture. Ils doivent porter une combinaison couvrant toutes les parties du corps, des gants et des chaussures adaptées. Ils doivent à tout moment être identifiés, accrédités et avoir une apparence appropriée. Le défaut d'accréditation entraînera une pénalité telle que spécifiée dans le tableau de l'annexe I.

Dans chaque équipe, il n'y aura qu'une seule personne, qui sera désignée au moment des contrôles préliminaires, pour agir en tant que représentant de l'équipe (concurrent) et également en tant que Spotter. La seule personne autorisée à s'adresser aux commissaires, aux juges de piste et au directeur de course est ce représentant.

Dans le cas où le concurrent ne fait pas partie d'une équipe et participe seul, il est entendu qu'il est le seul à pouvoir communiquer avec les commissaires, les juges de place et le directeur de course.

26.4. Comportement civique dans le paddock

ARTICLE

Il est strictement interdit d'effectuer des manœuvres dangereuses dans le paddock, qu'il s'agisse d'"essais mécaniques", tels que les burnouts ou la conduite à des vitesses supérieures à 10 km/h.

Il est interdit de rester plus longtemps que le temps stipulé dans le paddock.

Il est interdit de dépasser la ligne blanche pendant les essais libres ou les qualifications.

Il est également interdit de faire du bruit excessif dans le paddock sans aucun but lié à la compétition, ce qui pourrait être gênant pour le reste des concurrents ou pour le public.

ARTICLE 27. SUSPENSION D'UNE COMPETITION.

Si une compétition qui a déjà commencé doit être suspendue pour cause de force majeure, sans que tous les participants aient participé aux phases qui la composent, un classement final sera établi selon les critères suivants :

Si la suspension intervient avant le début des battles des finales, le classement officiel de la phase 2 - Classifications sera élevé au rang de classement final de la compétition.

Si la suspension intervient alors que les battles qui constituent les 32èmes de finale des phases finales sont déjà joués, le classement suivant sera effectué :

De la 1ère à la 16ème place, les vainqueurs des battles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 et 16 dans l'ordre du meilleur score obtenu à la phase 2 - Entraînements qualificatifs.

De la 16e à la 32e place, les perdants des battles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 et 16 dans l'ordre des meilleurs points obtenus en phase 2 - Entraînements qualificatifs.

Si la suspension a lieu alors que les battles qui forment les huitièmes de finale de la phase 4 sont déjà joués, le classement suivant sera effectué :

1. De la 1ère à la 8ème place, les vainqueurs des battles 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 et 24 dans l'ordre du meilleur score obtenu lors de la Phase 2 - Entraînements qualificatifs.

De la 9e à la 16e place, les perdants des batailles 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 et 24 dans l'ordre du meilleur score obtenu à la phase 2 - Entraînements qualificatifs.

De la 16e à la 32e place, les perdants des battles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 et 16 dans l'ordre de leur score à la phase 2 - Entraînement qualificatifs.

Si la suspension intervient alors que les battles qui composent le quart de finale de la phase 4-Finale sont déjà jouées, le classement suivant sera effectué :

Du 1er au 4ème rang, les vainqueurs des battles 25, 26, 27 et 28 dans l'ordre des scores obtenus en phase 2 - Entraînements qualificatifs.

De la 5e à la 8e place, les perdants des battles 25, 26, 27 et 28 dans l'ordre des points obtenus lors de la phase 2 - Entraînements qualificatifs.

De la 9e à la 16e place, les perdants des battles 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 et 24 classés en fonction des scores obtenus lors de la phase 2 - Entraînements qualificatifs.

De la 16e à la 32e place, les perdants des battles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 et 16 dans l'ordre des scores obtenus lors de la phase 2 - Entraînements qualificatifs.

Si la suspension intervient alors que les battles qui constituent le tour des demi-finales de la phase 4-Finales ont déjà eu lieu le classement suivant sera effectué :

1ère et 2ème places, les vainqueurs des battles 29 et 30 dans l'ordre du score obtenu en Phase 2 - Entraînements qualificatifs.

3ème et 4ème classés, les perdants des battles 29 et 30 dans l'ordre des points obtenus en phase 2 - Entraînements qualificatifs.

De la 5e à la 8e place, les perdants des battles 25, 26, 27 et 28 dans l'ordre des scores obtenus lors de la phase 2 - Entraînements qualificatifs.

De la 9e à la 16e place, les perdants des battles 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 et 24 classés en fonction des scores obtenus lors de la phase 2 - Entraînements qualificatifs.

De la 16e à la 32e place, les perdants des battles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 et 16 dans l'ordre de leur score à la phase 2 - Entraînements qualificatifs

Si la suspension a lieu lors de la phase finale de la phase 4 (ELITE), les points sont répartis de manière égale entre tous, avec le maximum de points pour chacun.

Dans tous les cas décrits ci-dessus, le classement résultant sera élevé au rang de classement final du concours.

ARTICLE 28. CÉRÉMONIE DU PODIUM.

Les pilotes doivent porter les vêtements de leur sponsor spécifique, le cas échéant, pendant toute la cérémonie du podium, jusqu'à ce que les 3 pilotes soient sur le podium et que les photos officielles soient prises. Chaque pilote est autorisé à porter les vêtements de son propre sponsor

et à se trouver seul sur le podium pour des photos ou autres, uniquement après la cérémonie officielle.

Toute infraction aux dispositions du présent article entraînera la sanction prévue à l'annexe 1.

Les trophées suivants sont décernés lors de chaque compétition :

Trophée aux trois premiers classés dans la catégorie Semi PRO.

Trophée aux trois premiers classés dans la catégorie PRO.

La non-participation à la cérémonie du podium entraînera la perte du trophée, sauf pour des raisons de force majeure.

ARTICLE 29. CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT D'ESPAGNE DE DRIFT. PRIX.

Seront retenus les résultats obtenus dans toutes les compétitions qui comptent.

Seront déclarés vainqueurs des différentes catégories, les pilotes qui auront obtenu le plus grand nombre de points, selon l'article 10.

En cas d'égalité de points entre deux participants de la même catégorie, il est tenu compte des éléments suivants :

Nombre de podiums obtenus, en donnant la priorité aux premières places.

Nombre de secondes places obtenues.

Nombre de troisièmes places obtenues. Et ainsi de suite jusqu'à ce que l'égalité soit brisée.

Les prix. En fonction du score final, les prix suivants seront attribués :

Catégorie SEMI-PRO:	PREMIERE CLASSE	TROPHEE
Catégorie PRO:	PREMIERE CLASSE	TROPHEE

ARTICLE 30. PILOTE SELECTIONNE POUR LA REPRESENTATION INTERNATIONALE DU CHAMPIONNAT OU DU PAYS

FIA MOTORSPORT GAMES

Tous les deux ans, les FIA MOTORSPORT GAMES se tiendront à une date, dans un pays et sur un circuit différent pour chaque édition. Le critère de sélection du pilote représentant la discipline du drift sera le pilote vainqueur de la catégorie PRO de la saison 2024, à condition qu'il continue à concourir dans cette catégorie lors de la saison 2025. Dans le cas contraire, le comité d'organisation du championnat désignera le pilote qui concourra dans le classement actuel de la catégorie PRO de l'année où se déroule l'édition des FIA MOTORSPORT GAMES et par le comité d'organisation du Championnat d'Espagne de Drift. En cas d'empêchement du pilote, le pilote suivant dans le classement prendra sa place.

DÉFIS INTERNATIONAUX

Dans le cas d'événements internationaux nécessitant une représentation du championnat Drift Spain Series, les critères de sélection des pilotes représentants seront exclusivement ceux du comité organisateur, en prenant en compte le classement final de l'année précédente ainsi que le classement actuel de l'année en cours. Les pilotes sélectionnés doivent être les mêmes tout au long du défi et dans le cas où un pilote ne peut pas assister à une course, il perdra le droit de participer, cédant sa place au pilote de réserve présélectionné ainsi que les points, qui seront hérités par le pilote de réserve.

ARTICLE 31. RÉCLAMATIONS ET APPELS.

Plaintes.

Toutes les plaintes doivent être faites par écrit au directeur de course. En son absence, elle est adressée au président du collège des commissaires.

Tout concurrent peut déposer une plainte contre la conformité d'un autre véhicule. Cela peut concerner différents éléments mécaniques qui doivent être spécifiés. Dans tous les cas, les

allégations doivent porter sur des aspects bien définis, jamais sur des concepts vagues ou généraux (par exemple, aucune allégation ne peut porter sur les performances du véhicule, sur sa stabilité, sur son moteur, etc.)

Toute réclamation doit être formulée conformément à l'art. 13 du Code Sportif International, accompagnée d'une caution de MILLE EUROS (1.000 €). Si le sinistre implique le démontage (et par conséquent le montage) du véhicule, il est exigé une caution supplémentaire qui est établie en fonction de la nature de l'opération et du taux horaire en vigueur pour la main d'œuvre au lieu où s'effectue le démontage et le montage ultérieur, et en fonction du véhicule concerné.

Si la demande porte sur plusieurs éléments, la caution est le cumul des différents frais de vérification.

Si la demande est fondée, les dépôts sont restitués au demandeur et le défendeur supporte les frais réels de la vérification.

Si la réclamation n'est pas fondée, le demandeur perdra la caution de mille euros (1 000 €) et paiera les frais réels de la vérification à partir de la caution supplémentaire, en restituant le reste - le cas échéant - au demandeur. Dans le cas contraire, il doit payer le reste du coût de la vérification.

Dans le cas où le demandeur est innocenté lors d'une vérification d'office, le demandeur accepte qu'aucun remboursement ne soit reconnu. Dans le cas où une irrégularité est détectée lors de la vérification d'office, le soumissionnaire supporte les frais réels de la vérification.

Droit de réclamation.

Le droit de réclamation appartient uniquement aux participants ; toutefois, les officiels peuvent toujours agir d'office, même si aucune réclamation n'est déposée.

Plusieurs concurrents ne peuvent pas déposer une plainte commune.

Un concurrent qui souhaite faire une réclamation contre plus d'un concurrent doit soumettre autant de réclamations qu'il y a de concurrents impliqués dans l'action en question.

Les recours contre les décisions prises par les juges de fait dans l'exercice de leurs fonctions sont irrecevables. Les décisions des juges des faits sont définitives et non susceptibles d'appel.

Appel

Conformément à l'Art. 15 du Code Sportif International, tout Concurrent a le droit de faire appel des décisions prises par les Commissaires des compétitions dans les formes et délais prévus à l'article précité, accompagné d'une caution de 2.500 Euros.

ARTICLE 32. ZONE D'ASSISTANCE.

L'organisateur doit prévoir une zone à l'intérieur du circuit pour l'assistance mécanique du véhicule (paddock, box, etc.).

Toutes les réparations, à l'exception de celles autorisées par les commissaires, doivent être effectuées dans la zone d'assistance.

Dans la zone d'assistance, il est interdit de se livrer à des compétitions d'accélération, de mettre en danger l'intégrité physique d'autres personnes, etc. Toute infraction aux règles de la zone d'assistance peut être sanctionnée par une pénalité et peut entraîner la disqualification de la compétition, à la discrétion des commissaires.

Les concurrents peuvent s'arrêter à la zone d'assistance pour réparer leur véhicule à tout moment pendant les essais libres et entre les différentes phases. A partir et pendant les essais qualificatifs et pendant les battles, les règles de la pause technique (règle des 5 minutes) et des collisions et contacts (règle des 10 minutes) s'appliquent.

ARTICLE 33. GARAGE FERMÉ. CONTRÔLES FINAUX.

A la fin de la compétition, chaque équipe sera chargée de déplacer son véhicule vers le parc fermé, si cela est prévu dans le règlement particulier de la compétition. Un contrôle rapide sera effectué pour vérifier la conformité avec le véhicule présenté lors des contrôles préliminaires.

Les véhicules seront considérés comme étant dans le Parc Fermé depuis la fin de leur participation jusqu'à 30 minutes après que le classement provisoire de la compétition ait été rendu public.

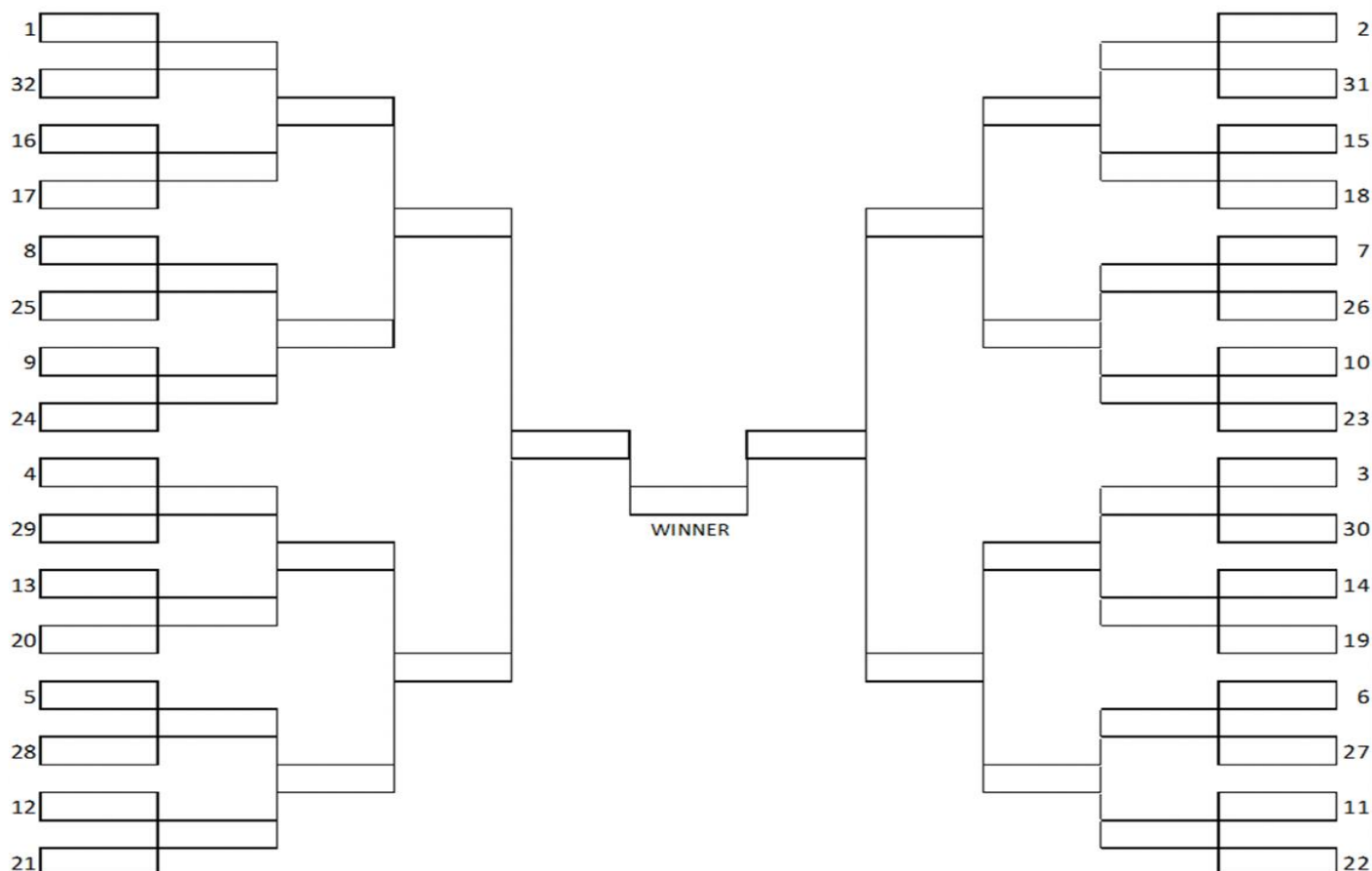
Il est interdit d'effectuer des réparations sur le véhicule pendant le régime de parc fermé.
Les participants qui, pour quelque raison ou situation que ce soit, ne terminent pas la compétition et souhaitent apparaître dans le classement de la compétition, doivent obligatoirement laisser le véhicule dans le parc fermé.
Après avoir garé le véhicule dans le parc fermé, les pilotes le quitteront et il leur sera interdit d'y pénétrer à partir de ce moment jusqu'à l'autorisation des Commissaires.
Toute infraction aux règles du parc fermé entraînera la disqualification de la compétition, à la discrétion des commissaires.

ARTICLE 34 . CLES ÉLIMINATOIRES CATÉGORIE SEMI PRO et CATEGORIE PRO

CLE ÉLIMINATOIRE DE LA CATÉGORIE SEMI PRO (16 PREMIERS)



CLE ÉLIMINATOIRE DE LA CATÉGORIE PRO (32PREMIERS)



ARTICLE 35. SANCTIONS.

Les commissaires peuvent infliger la ou les pénalités prévues par le présent règlement, ainsi que la ou les pénalités qu'ils peuvent décider - à leur seule discrétion - en application du CDI ou d'autres règlements applicables.

Ils peuvent également le faire à la demande du directeur de course ou du directeur d'épreuve.

Incident : un événement ou une série d'événements impliquant un ou plusieurs pilotes ou toute action d'un pilote dont les commissaires sont convaincus :

- A entraîné l'interruption de l'une des phases de la course, en application de la réglementation applicable.

- constitue une violation des règles applicables (Règlement, CDI, etc.).

- A fait un faux départ dans les battles ou a provoqué le faux départ de l'adversaire.

- A provoqué une collision

- A forcé un autre conducteur à quitter la piste.

- Entravé ou empêché illégalement toute manœuvre licite d'un autre concurrent.

- Dépasse illégalement un autre coureur.

- Désobéit ou ne tient pas compte des indications, instructions ou communications des officiels ou du personnel organisateur de la compétition.

- En général, tout comportement qui, par action ou omission, porte atteinte au bon ordre sportif qui doit régir le sport automobile et ses compétitions.

Il appartient aux commissaires de déterminer si un incident s'est produit, ainsi que le(s) pilote(s) impliqué(s) et s'il(s) doit(vent) être pénalisé(s).

Si les commissaires enquêtent sur un incident, ils en informent la ou les équipes concernées.

Si un pilote est impliqué dans un incident et a été informé par les commissaires dans les 30 minutes suivant la fin de la course, il ne doit pas quitter le circuit sans l'accord préalable des commissaires.

Les commissaires peuvent infliger à tout pilote impliqué dans un incident les pénalités prévues à l'annexe I.

Toute manœuvre déloyale, incorrecte, frauduleuse ou antisportive, effectuée par le CONCURRENT ou un membre de l'équipe, pourra être jugée par les Commissaires, qui pourront prononcer une pénalité, pouvant aller jusqu'à la disqualification de la compétition et, s'ils le jugent opportun, ordonner qu'un rapport des faits soit établi et transmis à la Commission d'Appel et de Discipline de la RFEDA.

Dans les cas où les circonstances le justifient, l'application de la sanction correspondante peut être reportée ou transférée au(x) Compétitions suivantes.

(Nouveau tableau des sanctions conformément aux nouvelles règles et règlements)

ARTICLE	MOTIF	FOIS	SANCTION
4.1	Non-respect des dispositions du présent règlement	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.
5.1	Manque de respect pour la commission des officiels.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD, pouvant entraîner la disqualification de la course ou l'expulsion du championnat.
8.4	Infraction technique	TOUTES	Perte de points et disqualification
11.1	Ne pas assister au briefing ou arriver plus tard que l'heure prévue.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD. Peut ne pas être autorisé à prendre le départ.
11.5	Effectuer une manœuvre antisportive.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD. Disqualification.
11.5	Perte répétée du contrôle du véhicule.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.
11.5	Perte totale répétée du drift.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.
11.5	La fenêtre n'est pas fermée ou la grille n'est pas correctement installée.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.
11.5	Sortir une partie du corps, un drapeau ou tout autre objet de la fenêtre pendant la zone de marquage, l'accélération ou la décélération.		A la discrétion des CC.DD. Peut conduire à la disqualification

11.5	Dépasser ou ne pas ralentir à l'entraînement après une interruption de l'entraînement.		A la discrétion des CC.DD.
11.9	Ne pas profiter de la phase 2 ou arriver en retard à l'heure prévue.	TOUTES	Non autorisé à participer aux finales de la phase 3.
11.14	Faux départ (avant le signal de départ).	1 ^{ère} 2 ^{ème}	Avertissement Perte du duel par 0/10 points.
12	Défaut de passer les contrôles administratifs/techniques dans les délais impartis.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD. Minimum 50 €.
12	Défaut de passer les contrôles administratifs/techniques.	TOUTES	Non autorisé. Disqualification.
12	Absence de signature de la feuille de contrôle des contrôles administratifs.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.
12	Défaut de présenter le véhicule pour vérification conformément aux dispositions du présent article.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.

14	Ne pas être accrédité/localisable.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.
14	Absence de laissez-passer ou d'accréditation pertinents.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.
15	Absence d'un numéro de compétition.	TOUTES	Sanction économique (100€)
15	Absence des deux numéros de compétition.	TOUTES	Disqualification.
15	Absence du nom du pilote.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD. Non autorisé à prendre le départ.
16	Défaut de demander l'autorisation d'installer une caméra embarquée.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.
16	Absence de signalement de l'installation de la caméra lors du contrôle technique.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.
20	Détection d'un taux d'alcool supérieur à 0,1 mg/litre.	TOUTES	Disqualification de l'épreuve.

20	Le pilote et/ou tout membre de son équipe se comportant de manière inappropriée, insultante ou non professionnelle à l'égard de l'image du championnat ou personnellement à l'égard de tout membre du personnel, notamment à l'égard d'un juge, d'un officiel ou d'un commissaire de l'épreuve, sera soumis aux sanctions mentionnées ci-dessous. Cette règle est également valable pour les discussions ou les commentaires sur l'internet ou les plateformes de médias sociaux, sur les profils publics des pilotes ou des équipes.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD. jusqu'à la disqualification de l'épreuve/ du championnat.
22	Absence de publicité obligatoire.	TOUTES	Pénalité en espèces = frais d'entrée.
22	Non-respect du placement publicitaire obligatoire.	TOUTES	Pénalité en espèces = la moitié des frais d'inscription.
23	Effectuer des réparations en dehors de la zone assignée.	1ère 2nde 3ème	Avertissement. 50 €. 100 €.
23	Installer des structures dans le paddock sans autorisation.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD. Minimum 100 €.
23	Animaux dans les zones interdites (responsabilité du compétiteur).	1ère 2nde 3ème	150 €. 300 €. 450 €.
23	Localisation des équipements et des réparations en dehors de leur zone d'affectation.	1ère 2nde 3ème	Avertissement. 50 €. 100 €.
23	L'utilisation abusive des services et installations indiqués dans cet article.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.
23	Ne pas avoir tout le matériel dans le box.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.
23	Défaut d'enlèvement des pneus et des déchets à la fin de la course.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.
23	Circuler à plus de 30 km/h dans le paddock, la zone d'assistance et la Pit Lane.	1ère 2nde 3ème	Avertissement. 50 €. 100 €.
24	Ne pas porter les équipements de sécurité appropriés.	Ent. Qualif. Battles	Non autorisé. Disqualification.

24	Rester sur la voie sans autorisation.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.
24	Ne pas conduire avec la prudence requise dans le paddock, la zone d'assistance et la voie des stands ou conduire à une vitesse supérieure à 30 km/h.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD. pouvant aboutir à la disqualification de l'épreuve.
24	Pousser un véhicule sur la piste.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.
24	Utilisation de la piste en dehors de la session prévue sans autorisation.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.
24	Défaut de notification de l'intention de quitter la piste.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.
24	Burnout continu.	TOUTES	Disqualification, perte des points + les coûts de réparation des dommages.
24	Conduire le véhicule dans la mauvaise direction.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD./Disqualification.
24	Refuser de faire pousser ou remorquer le véhicule. Non-respect des instructions des commissaires.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD./Minimum 50 €.
24	Quitter le véhicule sans mettre le volant au point mort.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD./Minimum 50 €.
24	Arrêter ou entraver délibérément la circulation normale des autres concurrents.	TOUTES	Disqualification de l'épreuve.
25	Non-respect des drapeaux de signalisation.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.
25.2	Non-respect du drapeau jaune lors des essais libres.	1ère 2nde 3ème	-5 points. Qualification. -10 points. Qualification. Disqualification.

25.5	Non-respect du drapeau rouge.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.
25.5	Non-respect du drapeau rouge lors des essais libres.	1ère 2nde 3ème	-10 points. Qualification. -20 points. Qualification. Disqualification.
25.6	Non-respect du drapeau noir.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD.
25.6	Non-respect du drapeau noir	TOUTES	A la discrétion des CC.DD. /Disqualification.

25.7	Non-respect du drapeau noir avec disque orange.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD /Disqualification.
26	Ne pas entrer dans la Pit Lane par la zone de décélération.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD
26	Utiliser la voie des stands dans des courses pour lesquelles il n'est pas inscrit.	1ère 2nde 3ème	50 €. 100 €. 150 €.
26	Nécessité de stopper le véhicule.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD
26	Défaut de présentation de la voiture dans le parking fermé.	TOUTES	Disqualification.
26	Travailler sur la voiture dans le garage fermé.	TOUTES	Disqualification.
26.1	Conduire dans la Pit Lane sur une piste autre que la voie rapide.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD
26.1	Laisser l'équipement sur la voie rapide.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD
26.2	Travailler dans une zone non autorisée de la Pit Lane.	1ère 2nde 3ème	Avertissement. 50 €. 100 €.
26.2	Accéder à votre zone sur la voie intérieure par tout autre moyen que la poussée et/ou la marche arrière.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD / Mínimo 50 €.
26.2	Franchir la ligne blanche à la sortie de la voie des stands (essais libres).	1ère 2nde 3ème	Avertissement. -5 points. Qualification. -10 points. Qualification.
26.2	Franchir la ligne blanche à la sortie de la voie des stands (essais qualificatifs).	1ère 2nde 3ème	-5 points. Qualification. -10 points. Qualification. Disqualification.
26.2	Indication de l'intention de quitter la piste.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD
26.3	Le fait de ne pas identifier correctement les membres de l'assistance ou le Spotter.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD
26.4	Rester dans le parking fermé plus longtemps que le temps prévu.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD

26.4	Quitter la Pit Lane avec un feu rouge (essais libres).	1ère 2nde 3ème	50 €. 100 €. Disqualification.
26.4	Faire des tests d'accélération, mettant en danger l'intégrité physique des autres personnes dans la zone d'assistance.	TOUTES	A la discrétion des CC.DD., pouvant déboucher sur une disqualification.
28.1	Ne pas assister à la cérémonie du podium.	TOUTES	Perte du trophée.

