
4x4

Extremo

REGLAMENTO
DEPORTIVO 2019

Federación de Automovilismo
de Castilla y León





Art.- 1 CAMPEONATO:

1.1. La Federación de Castilla Y. León de Automovilismo establece para 2019, los campeonatos que se relacionan a continuación:

- Campeonato para Conductores de vehículos 4 x 4 modalidad Extremo categoría A
- Campeonato para Conductores de vehículos 4 x 4 modalidad Extremo categoría B
- Campeonato para Copilotos de vehículos 4 x 4 modalidad Extremo categoría A
- Campeonato para Copilotos de vehículos 4 x 4 modalidad Extremo categoría B

Estos Campeonatos serán declarados desiertos si no se realizan al menos cuatro pruebas a lo largo de la temporada 2019

1.2 Aplicación de las Normas, este campeonato se regirá por lo dispuesto en:

- Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos de Castilla y León: .
- El Presente Reglamento deportivo. El Reglamento Específico de cada modalidad
- El Reglamento Técnico de la Copa de España de 4x4 Extremo
- El Reglamento Particular de la prueba
- El C.D.I. será de aplicación con carácter prioritario en todos' los aspectos generales y en particular en los procedimientos de reclamaciones-y apelaciones.

Art.2.- ASPIRANTES:

2.1 Estos Campeonatos están abiertas a los deportistas con licencia estatal o autonómica, según la normativa de licencias de la FACyL 2019.

2.2 Igualmente serán admitidos a participar, pero sin puntuar ni bloquear puntuaciones, todos los deportistas en posesión de licencia expedida por cualquiera de los países miembros de la Unión Europea, siempre que la prueba esté inscrita en el calendario F.I.A. correspondiente.

Art.3.-VEHÍCULOS ADMITIDOS:

Habrà dos grupos separados en categorías dependiendo del tamaño de rueda.

- Categoría A: Vehículos con rueda superior a 97 cm de diámetro exterior -
- Categoría B: Vehículos con rueda hasta 97 cm de diámetro exterior



Art.4.- DEFINICIÓN:

- 4.1 El Campeonato de Castilla y León de 4x4 Extremo estará compuesta por distintas pruebas de habilidad y destreza
- 4.2. El trazado deberá ser realizado dentro de un espacio delimitado y de distintos tipos de terreno, tales como pedregoso, arenoso, pequeños valles, obstáculos o lugares de difícil transitar, pero siempre autorizados por la autoridad competente del lugar en cuestión.
- 4.3. Habrá dos modalidades; categoría A y categoría B
- 4.3.1. Extremo: Se desarrollará en zonas y sectores predeterminados y convenientemente delimitadas, señalados en el Reglamento Particular de cada prueba. Se regirá por la reglamentación descrita en el Reglamento Específico de pruebas Extremo.
- 4.4. Para que una prueba sea puntuable para el campeonato de Castilla y León de la modalidad extremo será necesario un informe favorable de una comisión formada por un representante de la federación, un representante de los clubes organizadores y un representante de los pilotos.
- 4.5. Este Campeonato puntuará para el Campeonato de Escuderías de tierra, sumando los puntos del Piloto y Copiloto con un coeficiente corrector de 0.5

Art .5.- SEGURIDAD:

- 5.1 El personal de seguridad nombrado por la organización evitara el acceso del público al interior del recorrido señalado para los vehículos, cuando estos deban circular en zonas delimitadas
- 5.2 Servicios médicos y Sanitarios: En cada prueba se nombrará jefe Médico, habrá un mínimo de dos ambulancias para evacuación, cada prueba tendrá una señalización específica de accesos, tanto de entrada como de salida de las rutas de evacuación, e indicación de donde están ubicados los servicios de emergencias y médicos. En el reglamento particular de la prueba deberá constar el Hospital alertado en caso de evacuación de urgencia.
- 5.3 Tanto el piloto como el copiloto están obligados a usar durante la prueba, cinturón de seguridad, cascos homologados y rejillas de protección de las ventanillas. El incumplimiento de este artículo podrá conllevar la exclusión de la prueba.

Art.6.- CARNÉ DE CONTROL:

- 6.1. A cada equipo se le entregará a la salida el carné de control que deberá conservar durante toda la prueba y devolverlo a los organizadores a la llegada. El falseamiento, pérdida o la no presentación de este entrañará la exclusión de la prueba.

Art.7.- COMIENZO DE LA PRUEBA:



7.1 Todos los vehículos deberán presentarse a las verificaciones administrativas y técnicas a la hora prevista en el Reglamento Particular de la Prueba. Presentarse dentro de la media hora siguiente al cierre de estas, supondrá una sanción de 60 €. Sobrepasado este tiempo no se autorizará al participante a tomar la salida. Todo concursante que se presente con retraso superior a 30 minutos a las verificaciones por causas de fuerza mayor (así entendida por los Comisarios Deportivos y siempre que el participante haya podido justificar plenamente la existencia de dicha causa), podrá verificar, según determinen los Comisarios Deportivos hasta como mínimo una hora antes del comienzo del Briefing.

7.2 Después de las verificaciones y antes del inicio de la prueba, el director de carrera deberá efectuar un Briefing a todos los pilotos y copilotos admitidos a tomar la salida, para comunicarles todas las incidencias de la prueba y atender a todas las preguntas que los equipos puedan formularle. El lugar y la hora del Briefing vendrán indicados en el Reglamento Particular de la Prueba. La asistencia al Briefing por al menos uno de los componentes del equipo será obligatoria.

7.3 Todas las pruebas tendrán una hora de inicio y una hora de finalización de las zonas o recorridos, debiendo todos los participantes realizar todas las zonas obligatorias en este tiempo.

7.4 Ante la lista de vehículos autorizados a tomar la salida, se efectuará un sorteo para determinar el orden de salida de cada participante en cada zona. El sistema de salida podrá ser modificado por el director de Carrera por motivos de seguridad.

7.5 Los Comisarios Deportivos podrán, por razones de seguridad o fuerza mayor modificar o suprimir una zona o parte de un recorrido. Este extremo será comunicado lo antes posible a todos equipos los participantes.

7.6. En caso de abandono por avería o por cualquier otra causa, los participantes deberán entregar el carné de control a dirección de carrera y expresar la voluntad de retirarse voluntariamente de la prueba

Art.8.- PARQUE DE TRABAJO

8.1. El organizador establecerá una o varias zonas específicas de Parque de Trabajo, en la que los participantes podrán realizar todo tipo de reparaciones en sus vehículos. La situación de este vendrá establecida en el Reglamento Particular de la Prueba.

Art.9.-PARQUE CERRADO

9.1 Cuando el organizador efectúe las verificaciones administrativas y técnicas el día anterior a la carrera, deberá prever un espacio de Parque Cerrado y vigilado que abarcará desde que se terminen las verificaciones hasta el momento de iniciar la carrera. Si este Parque no está en el mismo circuito, se convocarán los vehículos hasta allí donde estén situadas las zonas.

9.2 Los vehículos entrarán también en situación de Parque Cerrado al final de cada prueba y con las condiciones que establecen las Prescripciones Comunes para los Campeonatos, de Castilla y León.

Art.10.- EQUIPOS INFORMÁTICOS:



El Organizador dispondrá de los medios informáticos necesarios para que se puedan realizar las clasificaciones, tanto la final general, como por las clases constituidas. Al finalizar la prueba se deberá entregar a cada participante y medios de comunicación las clasificaciones finales oficiales, así como las penalizaciones que ha tenido cada participante en cada una de las zonas. Estos equipos informáticos u otros previstos para tal fin, deberán estar a disposición de los Oficiales de la prueba para que puedan realizar las actas correspondientes.

Art.11.-TABLÓN DE AVISOS:

El Organizador deberá colocar un Tablón de Avisos en un lugar previsto en el Reglamento Particular de cada prueba, se podrá sustituir por tablon on-line alojado en su web, fácilmente consultable a través de dispositivos. (smartphone o parecidos) deberá publicarse toda la documentación exigida y actualizada.

Art.12.-DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

12.1 Todas las inscripciones se deberán hacer con el boletín facilitado por el Organizador. Cualquier omisión o falsa indicación, tanto del competidor, pilotos o copilotos, así como del vehículo, podrán llevar la sanción pertinente hasta la no autorización a tomar la salida.

12.2 El importe de los derechos de inscripción que figura en el reglamento particular de la prueba incluye el seguro deportivo contratado por la FACyL. Para el año en curso, estos derechos de inscripción como máximo serán de 250€ por cada día de competición.

12.3 Antes del comienzo de las verificaciones y por causas justificadas de fuerza mayor, el concursante podrá solicitar por escrito, el cambio de un miembro del equipo y también puede ser cambiado el vehículo, siempre que se encuadren dentro de mismo grupo en el que se inscribiera (si le hubiera)

12.4 Un copiloto sólo podrá inscribirse en un vehículo.

12.5 Los boletines de inscripción deberán ser remitidos al Organizador hasta 20 días antes de la prueba, acompañados imprescindiblemente de los derechos de inscripción.

Art.13.-NÚMERO DE ORDEN:

13.1 El Organizador deberá facilitar a todos los concursantes un juego de dos números, los cuales identificarán al equipo durante toda la prueba.

13.2 El número asignado a cada participante deberá figurar en forma visible en cada uno de los laterales del vehículo. Cualquier otro número susceptible de crear confusión estará prohibido. Los participantes serán responsables de la limpieza de los números durante la prueba, con el fin de que sean visibles en todo momento.



Art. 14.- SEGUROS:

14.1 En caso de accidente, el concursante o su representante deberá comunicarlo por escrito al director de Carrera con la mayor rapidez posible. En dicha declaración se harán constar las circunstancias del accidente, así como los nombres y direcciones de los testigos.

14.2 Independientemente de este seguro de responsabilidad civil, los concursantes y pilotos quedan en libertad de contratar por su cuenta y a su conveniencia los seguros individuales que estimen oportunos.

14.3 Los concursantes y pilotos, en caso de accidente, excluyen de toda responsabilidad a los organizadores de la prueba, y renuncian a formular reclamaciones contra los mismos.

Art.15.-CLASIFICACIÓN DE LAS PRUEBAS:

15.1 En cada prueba se establecerá una Clasificación General para todos los vehículos participantes a la misma. En la misma Clasificación General vendrán especificados los puestos conseguidos por cada participante dentro de su Grupo (si los hubiese).

15.2 Ganará la prueba, el participante que totalice más puntos

15.3 Será imprescindible para clasificarse haber efectuado todas las zonas previstas como obligatorias, en el Reglamento Particular.

Art .16.-PREMIOS Y TROFEOS

Los premios y trofeos para repartir en cada prueba serán los siguientes:

A convenir según organizador

Art .17.-PUNTUACIONES Y RESULTADOS A RETENER

17.1 A fin de determinar el ganador del Trofeo de Castilla y Leon de cada modalidad, se atribuirán puntos en cada prueba y siguiendo el orden de la Clasificación General final. Los puntos serán los siguientes:

Clasificación	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10 y sig.
Puntos:	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1



17.2 Para optar al Campeonato de cada modalidad, será necesario haber participado según las pruebas celebradas:

- Si se realizasen 6 o menos pruebas, se deberá participar en todas menos una
- Si se realizan entre 7 y 9 pruebas, se deberá participar en todas menos dos
- Si se realizan 10 o más pruebas, se deberá participar en todas menos tres

17.3 Será el vencedor del Campeonato de Castilla y León, el concursante que totalice el mayor número de puntos, una vez celebradas todas las carreras, siguiendo el mismo criterio de puntuaciones, expuesto en el artículo 17.1 y teniendo en cuenta los mejores resultados de todas las pruebas celebradas de una modalidad.

17.4. En caso de empate al final del 'Campeonato, éste resultara ganador quien hubiera ganado más pruebas puntuables para el campeonato.

Art.18.-OFICIALES DE LAS PRUEBAS

Cada prueba puntuable deberá haber como mínimo los Oficiales siguientes:

- 1 director de carrera
- 3 comisarios Deportivo
- 1 comisario Técnico

Art. 19 REGLAMENTO ESPECÍFICO DE EXTREMO:

19.1 -GENERALIDADES: Además de tener en cuenta todo lo establecido en el Reglamento deportivo 4x4, se deberá tener en cuenta las siguientes disposiciones:

Art.20.-RECORRIDO:

20.1. Las pruebas estarán compuestas por zonas de difícil franqueo, en las cuales el factor tiempo será decisivo, tanto para determinar la clasificación de la zona, como para determinar la clasificación final de la prueba

20.2. El recorrido podrá organizarse por sectores en los cuales podrán estar ubicados en una o varias zonas, estos sectores deberán tener un tipo de obstáculo o dificultad parecido con el fin de ser diferenciados de los otros sectores. La zona será el espacio dentro del sector en el que se deberá superar la dificultad existente.

20.3. Los obstáculos por franquear o dificultades a superar, estarán situados en espacios denominados zonas y se deberán efectuar en un tiempo máximo determinado, indicado en el reglamento particular de cada prueba. La superación de estos obstáculos será juzgada por unos comisarios nombrados al efecto.

20.3.1 Cada zona puede contar con una puerta intermedia cuya anchura no podrá ser inferior a 4 metros.



- 20.4. El recorrido de una zona tendrá una longitud máxima indicada en el Reglamento Particular de la Prueba. Su trazado estará debidamente delimitado con cintas adheridas al suelo o bien con una línea pintada. Tanto la cinta como la línea tendrán una anchura máxima de 10 cm. En caso de tener que utilizar estacas para la sujeción de la cinta, estas serán de madera y con una altura máxima de 25 cm.
- 20.5. El terreno u obstáculos en el que deberán circular los participantes, serán de una solidez suficiente con el fin de evitar la degradación del mismo durante el transcurso de la prueba, de tal manera que se consiga una igualdad absoluta desde el paso del primer participante, hasta el paso del último.
- 20.6. Cada zona deberá estar debidamente numerada, con una pancarta de SOxS0 con fondo blanco y números negros.
- 20.7. El desplazamiento entre zonas y sectores se hará individualmente y controlado si es posible, por los Comisarios de la prueba.
- 20.8. El Organizador de cada prueba podrá prever espacios destinados a reparar los vehículos o para la espera de realizar zonas.
- 20.9. Entre las distintas zonas habrá un espacio neutro que tiene la función de zona de espera
- 20.10. El diseño de los sectores y en particular de las zonas, se procurará en todo momento evitar recorridos que entrañen peligro para el público, Oficiales o los mismos participantes.
- 20.11. Los Comisarios Deportivos y en su caso el director de Carrera estima que con el paso de los vehículos alguna zona o sector ha variado sustancialmente sus características, podrá pedir que se modifique su estado para llevarla a una situación igual a la del inicio de la prueba.
- 20.12. Dentro de los sectores no se podrán hacer reparaciones importantes a los vehículos ni cambiar de neumáticos exceptuando los que se lleven a bordo del mismo vehículo, bajo pena de exclusión de la zona que se realice
- 20.13. Todas las pruebas tendrán, como mínimo, el 50% del trazado sobre espacios naturales aprovechando la orografía, el resto puede ser modificado o creado por la Organización

Art.21.-SEGURIDAD

- 21.1 Las zonas deberán estar valladas o encintadas suficientemente para evitar el acercamiento del público en el trazado de las mismas. En ningún punto la protección que contiene al público y la cinta o línea pintada que delimita el recorrido de los vehículos, podrán estar a menos de 2,5 m., excepto que el desnivel natural o artificial del terreno sitúe al público a una altura de más de 2 m.
- 21.2 En cada zona deberá haber un servicio de extinción para casos de incendio
- 21.3 El servicio de grúas y remolques deberá ser de un mínimo de 2 unidades.

Art.22.-SEGURIDAD DEL PILOTO Y COPILOTO

- 22.1 La función principal del copiloto será de ayudar y conducir al piloto indicándole la mejor opción de paso por dentro de la zona desde dentro o desde fuera del vehículo, así como el colocar los medios de ayuda que necesite el vehículo para superar los obstáculos que se encuentre.



22.2. Excepcionalmente, cuando el copiloto crea que debe colocarse a modo de contrapeso o apoyo en alguna parte del vehículo, deberá tener las siguientes precauciones:

Nunca podrá

Colocarse en la parte del vehículo en el sentido en el que circule (ejemplo: si circula hacia delante, no se podrá situar en la parte delantera). En caso de hacer de contrapeso, los pies deberán situarlos en algún lugar fijo del vehículo con el fin de evitar resbalamientos y deberá sujetarse con las manos en algún elemento seguro y también fijo del vehículo o en un elemento previsto expresamente para la sujeción del copiloto. En caso de hacer de apoyo del vehículo para evitar su vuelco, los pies no podrán estar nunca en un plano inferior al de la parte baja de la ventanilla lateral del vehículo y deberá dejar un espacio suficiente para poder saltar en caso de vuelco del vehículo. Es obligatorio el uso de los guantes, y red de seguridad durante todo el recorrido de las zonas.

En ningún momento el copiloto podrá estar situado en un plano inferior o bajo la rueda del vehículo, aunque el vehículo este sujeto por cualquier amarre o material de sujeción.

Art .23.-CARNÉ DE CONTROL

23.1. A la entrada de cada zona se entregará el Carné de Control al comisario que efectuará las anotaciones correspondientes. El Comisario devolverá el Carné de control Una vez terminada la zona. De comprobarse alguna anotación no realizada por el comisario o la pérdida del mismo podrá entrañar la exclusión de la prueba, sin perjuicio de otras posibles sanciones, determinadas por las autoridades deportivas superiores

23.2. El Carné de Control deberá ser firmado por el comisario de cada zona al finalizar la misma. Cada equipo deberá comprobar que las anotaciones se han hecho de una manera clara y precisa, siendo responsable de que esas anotaciones.

23.3 En el Carné de Control deberán constar obligatoriamente y como mínimo de los datos siguientes:

- Número del vehículo
- Tiempo en realizar la zona de cada zona
- Penalizaciones en cada zona
- Tramo recorrido en cada zona

Art.24.-DESARROLLO DE LA PRUEBA

24.1. Mientras un vehículo esté realizando una zona, no podrá ser guiado, ni ayudado, ni podrá recibir ayuda externa, excepto de su propio copiloto. El uso de radioteléfono o la ayuda verbal por persona ajena, supondrá también ayuda externa.

24.2. Cuando un participante no tome la salida en una zona o esté detenido dentro de la misma durante más del tiempo que tenía previsto para realizarlo, se considerará que ha terminado la zona, por lo que será tirado de la misma imponiéndole la penalización que le corresponda.



24.3. Si un participante se niega a realizar una zona o no se presenta a la misma a su hora asignada, éste será excluido de la misma con una penalización de 60.000 puntos.

24.4. El tiempo previsto para cada zona, constará en el Reglamento Particular de cada prueba, o en el Tablón Oficial de Avisos. A criterio de los Comisarios Deportivos, se podrá excluir de una zona o sector, al participante que no demuestre esfuerzo para realizar el mismo.

24.5 Ningún vehículo podrá, tirar, romper, ninguna baliza ni cinta delimitadora del sector, mientras esté ejecutando el mismo, ni el vehículo podrá salir del recorrido delimitado.

24.6 Una vez iniciada la prueba, ningún equipo podrá cambiar de piloto, copiloto, o vehículo.

24.7 El piloto y el Copiloto tendrán que presentarse a bordo del vehículo al comienzo de cada zona.

24.8 El comienzo de la zona lo marcará el Oficial de esta, bajando el brazo momento en el que el piloto debe estar en su posición al volante y con el motor en marcha, él copiloto en su posición sentado dentro del coche con los arneses abrochados

24.9 El piloto podrá bajar del coche para ayudar al copiloto en las tareas de rescaté y desatasco, pero deberá asegurarse de dejar el vehículo inmovilizado totalmente.

24.10 Cuando se utilice cabestrante, será obligatoria la utilización de una manta de mínimo 2 Kg. de peso, la cual se deberá situar aproximadamente en el punto medio de la longitud del cable, excepto en los cables de plasma, que no será obligatorio.

24.11 Las zonas no podrán sufrir modificación alguna por parte de los participantes, con las herramientas que puedan llevar en el vehículo (palas, picos, etc.).

24.12 El Oficial de zona detendrá el cronómetro para dar por finalizada la zona, una vez los participantes hayan cruzado la línea de llegada con todo el equipamiento dentro del vehículo, y estando piloto y copiloto sentados en sus asientos.

24.13 Será declarado ganador de una prueba el equipo que:

- El que termine la prueba con mayor número de puntos acumulados.

Se dará un tiempo máximo por zona, el cual se convertirá en puntos de la siguiente forma:

1 segundo = 1 punto

2.000 puntos por pasar la puerta intermedia

4.000 puntos por terminar la zona

Al equipo se le anotará en valor positivo, la diferencia entre el tiempo máximo de la zona y el tiempo que ha necesitado para realizar la zona. Dicho tiempo se pasará a puntos.

Ejemplo:

Una zona tiene como tiempo máximo 60 minutos= 3.600 puntos y el equipo a necesitado un tiempo de 45 minutos=2.700 puntos. Este equipo sumaría $3.600-2.700= 900$ puntos en positivo por el



tiempo acumulado + 2.000 puntos por pasar la puerta intermedia y 4.000 puntos por finalizar la zona. Si no tiene ningún tipo de penalización en la zona, terminaría con un total de 6.9000 puntos.

Art .25- EQUIPAMIENTO MÍNIMO OBLIGATORIO POR VEHÍCULO Y/O PARTICIPANTE

25.1 El equipamiento que se relaciona a continuación, deberá presentarse en las verificaciones técnicas, y al entrar en cualquier zona y antes de abandonar la misma los participantes deberán cargar todo el equipamiento dentro del vehículo.

- A - Cabestrante hidráulico, eléctrico o mecánico (no manual)
- B - Eslingas superiores a 4 metros, más protección para sujeción a árbol.
- C – Grilletes de 4.5 toneladas mínimo
- D – Anclaje similar de rescate
- E - Polea de renvío
- F - Pares de guantes para winch
- G - Extintor de mínimo 2 Kg. En perfecto uso.

Art .26.-MEGAFONÍA

El Organizador instalará en el circuito un sistema de megafonía adecuado con la doble finalidad de dar las correctas instrucciones a los participantes y la debida información al público del transcurso de la prueba.

Art.27.-TABLÓN DE AVISOS

El Organizador deberá colocar un Tablón de Avisos en el que además de poner toda la documentación exigida, deberá poner un plano detallado de la situación de las zonas y sectores, con su numeración correspondiente, el orden de paso de los vehículos una vez efectuado el sorteo y el tiempo autorizado para realizar cada una de las zonas.

Art.28.-CLASIFICACION DE LAS PRUEBAS

28.1 Se estará a lo establecido en el artículo 15 del Reglamento Deportivo de 4x4.

28.2 En caso de empate ganará aquel que haya realizado las zonas en menor tiempo.

Art.29.-PENALIZACIONES, DESCRIPCIÓN PUNTOS

- Por no usar los cinturones de seguridad y casco: Exclusión zona



- No presentar el carné de control, su falseamiento o su pérdida: Exclusión Prueba

(art .6 R. Deportivo)

- No asistencia al Briefing (art.7.2 Rgto. Deportivo) **60€**
- Presentarse dentro de la media hora siguiente al cierre de las Verific. (art.7.1 Rgto. Deportivo y 5.1 Rgto. Especifico) **60€**
- Presentarse pasándose más de 30 min. después de haber cerrado las Verific. Y hasta 1 hora antes del Briefing (art.7.1R. Deportivo) **120€**
- Romper o pisar una baliza con la rueda del coche '(**2.000 puntos**
- Cambiar de neumáticos (no llevados en el vehículo) **Exclusión zona**
- Incumplir el art.22 del Rgto. Especifico de seguridad, piloto y copiloto **Exclusión zona**
- No usar guantes (art. 22.2 Rgto. Especifico) **2.000 puntos**
- Situarse por debajo del plano del vehículo, bajo la caída de este. (at.22.2) **Exclusión zona**
- Recibir ayuda externa entro de una zona (art.24.1) **Exclusión zona**
- No cuidar el entorno, arrojando basura, aceites u otros desperdicios **Exclusión prueba**
- No utilizar la manta obligatoria en el cabestrante o utilizarla incorrectamente Art. 24.10 **2.000 puntos**
- No realizar una zona (art.24.3) **Exclusión zona y 60.000 puntos**

Art. 30. REGLAMENTO TÉCNICO

30.1.-GENERALIDADES

Toda modificación está prohibida, salvo que esté expresamente autorizada por el presente Reglamento. Por razones de seguridad cualquier vehículo puede ser rechazado y por tanto no será autorizado a tomar la salida. Cualquier caso no previsto en el presente Reglamento será resuelto por los Comisarios Deportivos, de acuerdo con lo dispuesto en el COI.

30.2 Todos los vehículos han de ser conformes al Anexo J y al Reglamento Técnico de la Copa de España de 4x4

Definiciones. Vehículos admitidos.

30.2.1 Extremo. -Vehículos todoterreno rígidos con tracción a las cuatro ruedas de origen homologados o no, que sean conformes con el presente Reglamento Técnico, con un peso máximo de 3500 Kg. y un peso mínimo de 1500 Kg

30.2.2 No se admiten motos de cuatro ruedas, ni camiones, ni vehículos articulados.

30.3. Carburante. Todos los vehículos deben utilizar un carburante comercial sin plomo (máximo 0,013gr/L) conforme a los artículos 252.9.1 y 252.9.2 del Anexo J.

30.4. Ruedas y neumáticos. Los neumáticos de clavos y el uso de cadenas están prohibidos.



Art.31.-EQUIPO DE SEGURIDAD

31.1 Las normas siguientes se aplicarán a todos los vehículos, pilotos y copilotos, además de las prescripciones de los anexos J y Len vigor y que sean de aplicación a estas normas.

31.2 Frenos

31.2.1 Tiene que existir un sistema eficaz para detener el vehículo y debe actuar sobre todas las ruedas a la vez.

31.2.2 Es obligatorio llevar freno de estacionamiento que actúe sobre dos ruedas del mismo eje o sobre la transmisión.

31.3 Arnese de seguridad.

31.3.1 Obligatorio para el piloto, con al menos, cuatro puntos de anclaje conforme a las especificaciones.

31.3.2 El copiloto deberá llevar como mínimo un cinturón de seguridad de tres puntos. Se recomienda el mismo montaje que el del piloto

31.4 Estructuras antivuelco.

31.4.1 Deberá instalarse un arco de seguridad de 6 puntos, como mínimo, compuesta de un arco principal y un arco delantero (o compuesta de dos arcos laterales) sus tirantes de conexión, un tirante diagonal y 2 tirantes longitudinales por detrás del arco principal, todos con sus respectivas bases de anclaje, tal como indica el dibujo según página 539 del reglamento Técnico de la RFEA. Los tirantes longitudinales que unen en arco principal y el delantero por la parte inferior, no son obligatorios, pero si muy recomendable su montaje.

31.4.2. En los vehículos pick-up, cuyo habitáculo no es lo suficientemente grande para permitir la instalación de la jaula de seguridad básica obligatoria arriba descrita, será posible montar los arcos según lo especificado en el Art.283.8.2.1.2 del Anexo J.

31.4.3 Las jaulas de seguridad deberán diseñarse y construirse de forma tal que, correctamente instaladas, reduzcan sustancialmente la deformación de la carrocería y por lo tanto el riesgo de daños a las personas que se encuentran a bordo.

31.4.4 las características esenciales de las jaulas de seguridad son: una construcción sólida diseñada para adecuarse al vehículo concreto, fijaciones adecuadas y un montaje adaptado a la carrocería.

31.4.5 La jaula de seguridad no debe dificultar la entrada o salida del piloto y copiloto.

31.4.6 Arco principal, delantero o lateral: Estos cuadros o arcos deben estar hechos de una pieza sin uniones. Su construcción debe ser uniforme y desprovista de ondulaciones o fisuras. la parte vertical del arco principal debe ser tan recta como sea posible y estar lo más próxima al contorno interior de la carrocería. El montante frontal de un arco delantero o de un arco lateral debe ser recto, o si esto no es posible, debe seguir los montantes del parabrisas y tener una sola curvatura



en su parte vertical inferior. Si el arco principal constituye los montantes traseros de un arco lateral, la conexión al arco lateral deberá estar a nivel del techo.

31.4.7 Todas las soldaduras deben ser de la mejor calidad posible y de una penetración total (preferentemente soldadura al arco en atmósfera de gas inerte). Deberán cubrir todo el perímetro del tubo. Aunque una buena apariencia exterior no garantiza necesariamente la calidad de la soldadura, una soldadura de mala apariencia no será nunca señal de un buen trabajo.

31.4.8 En el caso de utilizar acero tratado térmicamente deben seguirse las instrucciones del fabricante (electrodos especiales, soldadura en atmósfera inerte). Debe señalarse que la utilización de aceros 'tratados térmicamente' o con alto contenido en carbono puede ocasionar problemas y que una mala fabricación puede resultar en una disminución de la resistencia (causada por las fisuras afectadas por el calor), una tenacidad inadecuada y contracciones internas.

31.4.9 Especificaciones mínimas del acero a utilizar en todos los tubos que conforman la jaula de seguridad

*Al seleccionar el acero debe prestarse atención a la obtención de buenas propiedades de prolongación y adecuadas características de soldabilidad.

* El curvado del tubo debe hacerse en frío con un radio de curvatura del eje del tubo de, al menos, 3 veces el diámetro. Si el tubo se abaliza durante esta operación la relación entre el diámetro menor y mayor no será inferior a 0,9. Los materiales a utilizar serán los descritos en la página 541 del reglamento Técnico de la RFEa.

*Para un acero aleado, el contenido máximo de aditivos es de 1% para magnesio y de 0,5% para otros elementos.

31.5. Anillas para remolque

Todos los vehículos deben tener una anilla de remolque delantera y otra trasera mínimo con el tamaño (mínimo 30mm. de diámetro interior) y la resistencia adecuados para que el vehículo pueda ser remolcado o levantado. Deberán ser fácilmente visibles, estando pintadas de amarillo, naranja o rojo y señalizadas con una flecha pintada en el mismo color.

31.6. Cortacorrientes

El cortacorriente general deberá cortar todos los circuitos eléctricos y parar el motor. Debe ser de un modelo antideflagrante y será accesible desde el interior y el exterior del vehículo. En el exterior estará situado en la parte inferior del montante del parabrisas del lado del conductor. Estará marcado por un rayo rojo en un triángulo azul con el borde blanco de, menos, 12cm.

31.7. Asientos, fijaciones y soportes de los asientos

31.7.1 Los asientos son libres, pero todos los vehículos deben de tener un asiento para el piloto y otro para el copiloto

31.7.2 Se recomienda la instalación de asientos homologados con sus correspondientes fijaciones para el piloto y copiloto.



31.7.3 Las fijaciones y soportes han de ser las originales del vehículo, si se cambian, han de cumplir las prescripciones del Art.253.16 del Anexo J.

31.8. Cascos

Es obligatorio para piloto y copiloto el uso de un casco con homologación en vigor y aceptada en el Anexo L (Capítulo 111. Equipamiento para pilotos).

31.9. Sistema de extinción

Se recomienda la instalación de un sistema de extinción automático, conforme al Art 253.7.2 del Anexo J.

31.10. Números de competición

Los dorsales se colocarán en los laterales del vehículo.

Es obligatorio el uso de una red fijada a la jaula de seguridad que cubra la abertura de la ventanilla del piloto hasta el centro del volante, esta en el momento de la competición y muy especialmente en las zonas, deberá estar extendida y fijada, no pudiendo estar recogida

Art.32.-MODIFICACIONES COMUNES PERMITIDAS A LOS VEHICULOS DE EXTREMO.

32.1. Carrocería -chasis

32.1.2. Los paragolpes pueden ser modificados, suprimidos o reforzados. Cuando alojen pilotos o faros de cualquier tipo, dichos pilotos o faros pueden ser retirados.

32.1.3. En los vehículos abiertos o con techo de fibra es obligatorio una protección, consistente en una malla o chapa metálica soldada al techo que cubra el habitáculo del piloto y copiloto.

32.1.4. Todos los vehículos han de tener al menos dos plazas, los asientos delanteros han de estar dispuestos lado a lado con una distancia mínima desde el lado exterior del asiento al eje longitudinal del vehículo de 45cm. -- .

32.1.5. La anchura máxima de los vehículos, incluidos los neumáticos, está limitada a 2 metros.

32.1.6. La longitud mínima de un vehículo debe ser de 3 metros y máximo de 5 metros. 32.1.7. Los pasos de rueda y las aletas se pueden modificar y ensanchar.

32.1.8. Los refuerzos de carrocería-chasis son libres .

32.1.9. El tubo de escape y/o el de admisión se pueden modificar y pueden sobresalir de la carrocería en su parte superior (salida de escape sobre elevada y/o toma de admisión).

32.1.10. Se permiten las protecciones inferiores para proteger los bajos del vehículo. No deben sobresalir del perímetro de la carrocería.

32.1.11. La batería (una o varias) es libre y esta estará sólidamente fijada. Si la batería se des-plaza de su posición original, su instalación será conforme al Art.255.5.8.3 del Anexo J.



32.2 Parabrisas y ventanas

32.2.1 El parabrisas debe ser de vidrio laminado o policarbonato con un espesor mínimo de 6 mm.

32.2.2 El material de origen de las ventanas laterales y de la luna trasera puede ser sustituido por policarbonato, en este caso su espesor mínimo será de 3 mm.

32.2.3 Se puede sustituir el parabrisas o las ventanas por una red metálica que recubre toda la superficie de su abertura. El paso de la malla estará comprendido entre 10 mm. X 10mm.y 25mm.X 25mm. siendo el diámetro mínimo del hilo con el que se ha tejido la red de 1mm.

32.3. interior este será libre.

32.4. Motor este será libre.

32.4.1. El motor debe estar situado en el compartimiento del motor de origen.

32.4.2. Debe colocarse una mampara de protección eficaz entre el motor y el piloto para evitar la proyección de llamas en caso de incendio.

32.4.3. La puesta en marcha del motor ha de ser eléctrica.

32.5. Radiadores de agua y aceite. Son libres en forma, tamaño y situación.

32.5.1. En caso de modificar su lugar de emplazamiento original, el radiador no podrá penetrar en el habitáculo. Debiendo colocarse una mampara de protección eficaz y estanca entre el piloto y el radiador. Las canalizaciones no pasarán por el habitáculo.

32.6. Depósitos de combustible,

frenos, aceite y agua de refrigeración. Deben estar aislados del compartimiento del conductor por medio de paneles, de forma que, en el caso de fuga o rotura del depósito, no pueda pasar líquido a dicho compartimiento. También para los depósitos de combustible, con relación al compartimiento del motor y al sistema de escape. La boca de llenado de combustible debe ser estanca y no sobresalir de la carrocería.

32.7. Dirección, el sistema de dirección y su posición son libres.

32.8. Suspensión, es libre. La instalación de bombonas o depósitos presurizados en el habitáculo están prohibidos.

32.9. Transmisión

32.9.1 Es libre.

32.9.2 Los autoblocantes o bloqueos de diferencial son libres.

32.9.3 El vehículo debe tener un dispositivo sonoro que se active al insertar la marcha atrás.

32.10. Frenos

Se permiten los frenos independientes por rueda.

32.11. Ruedas y neumáticos

No se podrán cambiar los neumáticos durante la prueba, excepto por pinchazo o rotura.



Art.33.-MODIFICACIONES PERMITIDAS A TODOS LOS VEHICULOS DE EXTREMO

33.1. Carrocería -chasis.

33.1.1. La carrocería es libre siempre que no tenga aristas o salientes que pudiesen resultar peligrosos. Todos los elementos de la carrocería han de estar completamente terminados, sin piezas provisionales o improvisadas.

33.1.2. Ningún elemento mecánico podrá sobresalir del perímetro de la carrocería, excepto las ruedas.

33.2. Luces libres.

33.3. Implementos y accesorios.

33.3.1. Se pueden llevar a bordo del vehículo un máximo de 2 ruedas de repuesto, pero no son obligatorias.

33.3.2. Los vehículos pueden llevar en su interior, debidamente sujetos, los siguientes elementos de ayuda y rescate:

- * Cabrestantes: Hidráulico, eléctrico o mecánico, mínimo uno y máximo dos.
- * 2 Planchas o escaleras de rescate (longitud máxima 140cm y anchura máxima 50cm.).
- * 4 Eslingas de 4Tm máximo, superiores a 4 metros y una más corta para árbol.
- * 3 Poleas de reenvío.
- * 1 Gato hi-lift.
- * 1 Manta de protección para el cable del cabrestante.
- * 6 Grilletes.
- * 2 Pares de guantes de trabajo.
- * 3 Anclas.
- * 1 Martillo.
- * 1 Cable prolongador de Winch o sustitutivo.
- * 1 Linterna.



CAMPEONATO CASTILLA Y LEON 4X4 EXTREMO

REGLAMENTO DEPORTIVO 2019

ENERO DE 2019