

COPA DE CASTILLA Y LEON DE SLALOM DRIFT 2019



REGLAMENTO DEPORTIVO Y TECNICO



Reglamento Deportivo

ARTICULO 1. DEFINICIÓN

El termino drifting (dorifuto soko) hace referencia a una técnica de conducción primero y a una modalidad deportiva automovilística basada en la misma. Dicha técnica consiste en hacer sobrevirar intencionadamente (hacer derrapar el tren posterior) el vehículo sin perder en ningún momento el control del mismo y consiguiendo una buena velocidad de salida de la curva.

ARTICULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN.

El presente Reglamento Deportivo es de aplicación al campeonato de Castilla y León de SLALOM DRIFT y las pruebas que lo componen.

ARTICULO 3. ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS.

3.1. El **Automóvil Club Mirandés** figurará a todos los efectos como organizador de este Certamen.

ARTICULO 4. REGLAMENTO DEPORTIVO Y COMPLEMENTOS.

4.1. Las modificaciones al presente reglamento serán propuestas por el **Automóvil Club Mirandés** (A.C.M.) a la Real Federación Castilla y León de Automovilismo, para su aprobación, si procede.

4.2. Aplicación e Interpretación del Reglamento.

4.2.1. El Director de la prueba es el responsable de la aplicación de las Prescripciones Comunes, del Reglamento Deportivo del certamen y del Reglamento Particular durante el desarrollo de la prueba. No obstante deberá informar a los Comisarios Deportivos de cualquier decisión importante que exija la aplicación de los reglamentos mencionados.

4.2.2. Toda reclamación presentada por un concursante, será transmitida a los Comisarios Deportivos para su estudio y toma de decisiones.

4.2.3. De la misma manera, cualquier caso no previsto en los reglamentos será estudiado por el **Automóvil Club Mirandés** (A.C.M.).

4.2.4. Toda maniobra desleal, incorrecta, fraudulenta o antideportiva, realizada por el concursante o por algún miembro del equipo, será juzgada por los Comisarios Deportivos, que podrán pronunciar una penalización, pudiendo llegar a la exclusión, y si lo estimasen conveniente ordenar que se redacte un informe de los hechos, dirigido al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina de la FCYL

4.2.5. Todos los participantes estarán obligados a conocer este Reglamento, cuya copia **estará disponible tanto en la página de la federación de Castilla y León de automovilismo (FACYL.es) como en la del Automóvil Club Mirandés (automovilclubmirandes.com)** en el momento de la entrega de la solicitud de inscripción, debiendo respetar su contenido, y no pudiendo, por tanto, alegar ignorancia del mismo.

ARTICULO 5. OFICIALES

5.1. El cuadro de Oficiales será conforme a lo establecido en el artículo 11 de las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

5.2. El Organizador (A.C.M.) propondrá los siguientes oficiales (titulares de licencias de la FACYL.), y sus nombres serán comunicados a la citada Federación para su aprobación, si procede:

- Los Comisarios Deportivos (mínimo 3 por prueba)
- El Director de Carrera.
- Los Comisarios Técnicos.
- Los Jueces de Hecho.

5.3 Los Jueces de Hecho serán los encargados de puntuar tanto en los Entrenamientos Clasificatorios (Tansou), como en las Batallas (Tsuiso) de las Finales. Ver art. 28.

ARTICULO 6. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES.

El (A.C.M.), con la correspondiente aprobación de la F.A.C.Y.L. establece para el presente año dentro del campeonato de Slalom Drift de Castilla y León las categorías siguientes:

- **Campeonato de Castilla y León de Slalom Drift AM** (Destinada a pilotos noveles)
- **Campeonato de Castilla y León de Slalom Drift PRO** (Destinada a pilotos profesionales, ganadores de la categoría AM en ediciones anteriores y los así declarados por el organizador.)

ARTICULO 7. ORDEN DE PRELACIÓN

7.1. Serán de aplicación, por orden de prelación:

1. El presente Reglamento Deportivo y Técnico de la modalidad (Slalom Drift).
2. Las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.
3. El Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito. (En lo que sea de aplicación.)
4. El Reglamento Particular de la prueba.
5. El Código Deportivo Internacional (**CDI**).

7.2. Cualquier posible contradicción entre alguno de estos documentos, se resolverá aplicando el de más alta jerarquía.

7.3. El C.D.I. será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales de procedimientos, reclamaciones y apelaciones.

7.4. Las sanciones por incumplimiento de la normativa aplicable en el presente Reglamento Deportivo vienen recogidas en el Cuadro Resumen de penalizaciones del mismo. Anexo I.

ARTICULO 8. VEHÍCULOS ADMITIDOS

8.1. Serán admitidos los vehículos con tracción únicamente al tren posterior. Los vehículos admitidos quedarán encuadrados en el Grupo TP (tracción Posterior) Clase 18 (todas las cilindradas).

8.2. El (A.C.M.) establece para el presente año en el campeonato de Slalom Drift de Castilla y León, las categorías siguientes:

a) Categoría AM: En esta categoría se encuadran los vehículos de serie tipo turismo con tracción al tren posterior. Se permite la preparación descrita en el artículo 2 del Reglamento Técnico de la prueba.

b) Categoría PRO: En esta categoría se encuadran los vehículos de serie tipo turismo con tracción al tren posterior modificados, con una preparación superior a la AM para mejorar prestaciones y seguridad, descrita en el Reglamento Técnico de la prueba.

8.3. El organizador, se reserva el derecho de estudiar la admisión de CUALQUIER TIPO DE VEHICULO en base a las siguientes características:

- Grado de contaminación del vehículo.
- Años de antigüedad del vehículo.
- Combustible /Fuente de alimentación del vehículo.
- Nivel de preparación / Seguridad del vehículo.
- Aspecto del vehículo.
- Palmarés histórico del vehículo.

De aplicación en todas las categorías.

8.4. El (A.C.M.) se reserva el derecho de admitir o no un vehículo, o cambiar de categoría en función de sus prestaciones o cualquier otra razón.

ARTICULO 9. PRUEBAS PUNTUABLES

9.1. El número de pruebas puntuables para el campeonato de Slalom Drift de Castilla y León, serán las detalladas en el calendario de F.A.C.Y.L.

9.2 F.A.C.Y.L se reserva el derecho a modificar el lugar y la fecha de una o diversas pruebas del calendario.

ARTICULO 10. ASPIRANTES

10.1. El campeonato de Drift de Castilla y León estará abierto a deportista en posesión de la correspondiente licencia de conductor **válida “P”, “PC”, “PR”, y “PRC” expedidas en 2019.** Asimismo el campeonato de Slalom Drift de Castilla y León está abierto a todos/as los conductores/as que estén en posesión de las correspondientes licencias expedidas por las ADN de los países miembros de la U.E. y asimilados.

ARTICULO 11. INSCRIPCIONES

11.1. El Cierre de inscripciones se realizará a las 22:00 horas del miércoles antes de la prueba, y se hará constar en el Reglamento Particular.

11.2. La cuota de inscripción máxima será de **100 euros.**

11.3. En el Reglamento Particular de cada prueba se hará constar el importe de los derechos de inscripción. Estos derechos podrán ser doblados en el caso de que un concursante no acepte la publicidad optativa.

11.4. En el momento del cierre de las inscripciones, la organización confeccionará una lista-sin atribuir números- en la que constará el concursante, el piloto y el vehículo. Ésta lista será enviada inmediatamente a la F.A.C.Y.L.

11.5. Una vez cerrada la inscripción no podrá ser admitido ningún otro equipo.

11.6. Se podrá contar con la participación de Pilotos Invitados.

Estos Pilotos Invitados no puntuarán en las pruebas en la que participen, ni bloquearán lugares en el orden de la clasificación ni los puntos atribuidos a dichos lugares.

11.7. Un mismo vehículo no podrá ser inscrito y participar en dos categorías del mismo Meeting pero si en la misma categoría conducido por dos pilotos diferentes con autorización expresa del organizador (A.C.M.)

11.8. El Concurante podrá cambiar el vehículo inscrito por otro de la misma categoría (Am /Pro), una sola vez por temporada.

11.9. Después del cierre de las inscripciones, está prohibido el cambio de concursante.

11.10. El solo hecho de firmar el boletín de inscripción, el concursante, y todos los miembros de su equipo, se someten a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el C.D.I., así como a las disposiciones del presente Reglamento Deportivo. Asimismo declara bajo su exclusiva responsabilidad que los datos aportados son ciertos.

Igualmente por el solo hecho de cursar el boletín de inscripción, declara y acepta que:

- Que participa en la prueba bajo su única y exclusiva responsabilidad.
- Que no hará responsable ni a la F.A.C.Y.L., a la Entidad Organizadora, a los Organizadores, a los Oficiales, a la Federación Autonómica que corresponda, a los colaboradores, de cualquier lesión sufrida durante la prueba.
- Que excluye de toda responsabilidad y renuncia a formular reclamación alguna contra las entidades y personas enumeradas en el punto anterior.
- Que respetará las decisiones de los Comisarios Deportivos y en todo, hará uso de los derechos de Apelación y Reclamación garantizados en el C.D.I.

11.11. El Organizador se reserva el derecho de no aceptar la inscripción de un concursante o de un conductor.

11.12. El Reglamento Particular simplificado fijará, si es el caso, el número máximo de inscritos.

11.13. No se aceptará la solicitud de inscripción si no va acompañada de los derechos de inscripción. El comité organizador podrá, en caso de retardo del abono de los derechos de inscripción, aumentar estos en 20,00 euros.

11.14. Devolución de los derechos de inscripción. Los derechos de inscripción serán totalmente reembolsados en los siguientes casos:

11.14.1. A los solicitantes a los cuales se les haya denegado la inscripción.

11.14.2. En caso que la prueba no se dispute.

11.14.3. Si la inscripción se anula antes de la publicación de la lista de inscritos.

11.14.4. El 50 % de los derechos de inscripción cuando por razones de fuerza mayor, debidamente verificada, no se pueda presentar a la prueba y se notifique antes de las verificaciones administrativas.

11.15. Los concursantes deberán inscribirse obligatoriamente para cada una de las pruebas de que conste el Certamen, rellenando los boletines oficiales de inscripción en su totalidad.

11.16. Al realizar la inscripción en una prueba, los participantes autorizan expresamente al Organizador a utilizar las imágenes tomadas durante el desarrollo de la misma, según art. 12 del presente Reglamento Deportivo.

11.17. Los boletines de inscripción deberán contener, como mínimo:

a) Una declaración de que tanto el concursante como cualquier persona relacionada y afectada en la participación del Certamen correspondiente han leído, comprendido y aceptado el CDI y sus Anexos, así como los Reglamentos aplicables.

b) La marca del vehículo utilizado.

c) La marca del motor.

d) El nombre del concursante y su número de licencia.

11.18. Procedimiento para la inscripción.

- Cumplimentar el anexo III. Solicitud de Inscripción.

- Ingresar la cuota de inscripción en la cuenta correspondiente.

- Enviar una copia digital del anexo III. Solicitud de Inscripción y el justificante de ingreso a la dirección de correo electrónico del organizador de la prueba.

ARTICULO 12. DERECHOS DE IMAGEN

Los derechos de imagen y de difusión pública de las pruebas puntuables para el campeonato de Slalom Drift de Castilla y León, pertenecen en exclusiva al organizador. En consecuencia, la formalización de la inscripción en una de estas pruebas implica para los concursantes, pilotos y miembros de los equipos que tomen parte en la misma, la cesión expresa al (A.C.M.) de la facultad de captar, registrar, gestionar comercialmente y difundir las imágenes de los vehículos participantes y de los deportistas que los ocupen, en los términos y condiciones que tengan por convenientes. En ningún caso el (A.C.M.) podrá utilizar la imagen de personas físicas involucradas en una carrera para finalidades distintas a la mera retransmisión del evento deportivo-ya sea a través de medios de comunicación o de la comercialización de las imágenes en reportajes editados o DVD- o para la promoción del deporte.

12.1. La instalación de cámaras on-board en los vehículos estará permitida de acuerdo a las siguientes indicaciones:

a) El piloto o concursante deberá solicitar la autorización expresa al organizador. El organizador tendrá la potestad de aceptar esa solicitud o denegarla.

b) El piloto o concursante deberán informar en las verificaciones técnicas previas de la instalación de este dispositivo en su vehículo.

c) Es responsabilidad del piloto que estos dispositivos se encuentren correctamente instalados de acuerdo a la normativa de seguridad y las indicaciones del personal técnico de la organización.

d) Es obligación del piloto y concursante facilitar las imágenes captadas por este dispositivo al organizador si éste lo requiriese.

e) Es responsabilidad del piloto y concursante coordinar con las distintas productoras o medios de comunicación el montaje de las cámaras on-board.

f) Es importante recordar que en beneficio de la imagen de nuestro deporte debe evitarse en todo momento el uso indebido del material captado por las cámaras on-board. Queda expresamente prohibida su difusión en cualquier medio de comunicación o internet sin la debida autorización del Organizador.

ARTICULO 13 SEGUROS.

13.1. Los Organizadores de pruebas incluidas en el Calendario de la F.A.C.Y.L.se ajustarán a la normativa estipulada en materia de seguros por la citada Entidad.

La vigente Ley del Deporte y normativa que la desarrolla, establecen que todas las pruebas de carácter estatal y/o internacional celebradas en España deberán estar en posesión del preceptivo permiso de organización emitido por la Federación.

En base a ello, la F.A.C.Y.L. asume la responsabilidad de la contratación directa de un seguro que cubre dichas pruebas.

13.2. Al expedirse el permiso de organización, una vez cumplidos los requisitos establecidos, la prueba queda asegurada con las coberturas y en los términos y condiciones que establece la Ley 21/2007 de 11 de julio, mediante la póliza de seguro contratada al efecto por la F.A.C.Y.L.

13.3. En caso de accidente en el que se hayan producido daños a personas o bienes, el concursante o su representante deberá comunicarlo por escrito a un Comisario Deportivo o en su defecto al Director de Carrera, con la mayor rapidez y en un plazo máximo de 24 horas. En dicha declaración se harán constar las circunstancias del accidente, así como los nombres y direcciones de los testigos.

13.4. Se recuerda a los concursantes que únicamente los daños ocasionados por los Organizadores y los conductores titulares, quedan amparados por la Póliza de seguros contratada por la F.A.C.Y.L., quedando excluidos los daños que puedan sufrir los propios conductores o automóviles participantes.

13.5. Independientemente de dicho seguro de RC, los concursantes y conductores quedan en libertad de contratar, por su cuenta y a su conveniencia, los seguros individuales que estimen oportunos.

13.6. Los concursantes y conductores, en caso de accidente, eximen de toda responsabilidad a la Entidad Organizadora de la prueba y renuncian a formular reclamación alguna contra los mismos.

ARTICULO 14. PRUEBA DE CARÁCTER AUTONÓMICO EN UN MEETING DONDE SE CELEBRE UNA PRUEBA PUNTUABLE PARA EL CAMPEONATO DE SLALOM DRIFT DE CASTILLA Y LEON.

14.1. Únicamente la F.A.C.Y.L. podrá autorizar que en un Meeting donde se celebre una prueba puntuable para el campeonato de slalom drift de Castilla y León, puedan tener lugar otras pruebas de la misma especialidad deportiva no puntuables para dicho Certamen.

14.2. Cada prueba tendrá carácter completamente independiente de la otra, Los distintos oficiales (Directores de Carrera, Colegios de Comisarios Deportivos, Comisarios Técnicos, Jueces de Pista, Secretario de Prueba, etc.) serán los mismos para ambas pruebas.

14.3. Los servicios médicos y de rescate, los comisarios de ruta o de puestos, etc., podrán ser los mismos para ambas pruebas.

14.4. En un meeting donde el Reglamento Particular establezca un máximo de equipos admitidos y las inscripciones recibidas superasen el mismo, las recibidas para la prueba del Campeonato de Drift de Castilla y León tendrán preferencia sobre los de la otra prueba.

14.5. En el caso de que se produzca una controversia en la aplicación de la normativa sobre el desarrollo del meeting, la opinión de los Comisarios Deportivos nombrados para la prueba puntuable para el Campeonato de Slalom Drift de Castilla y León prevalecerá sobre los Comisarios Deportivos de la otra prueba.

14.6. Cada una de las pruebas tendrán clasificación independiente.

Asimismo, en una prueba puntuable para el Campeonato Slalom de Drift de Castilla y León, no se autoriza la participación de vehículos no autorizados por el Organizador.

ARTICULO 15. ANULACIÓN DE UNA PRUEBA.

El Automóvil Club Mirandés (A.C.M.) se reserva el derecho de anular una prueba si el número de inscritos es igual o menor a **16 vehículos** o a criterio de la organización.

ARTICULO 16 OBLIGACIONES GENERALES DE LOS EQUIPOS.

16.1. Los concursantes o sus representantes legales debidamente acreditados, así como el equipo deberán estar en todo momento localizables y a disposición de la dirección de carrera.

16.2. Los pilotos están obligados a conocer y respetar todas las señalizaciones previstas en el Anexo H del C.D.I., y obedecer todas las indicaciones de los Oficiales de la prueba. El hecho de no respetar dichas órdenes o señalizaciones comportara a criterio de los Comisarios Deportivos una penalización, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba.

ARTICULO 17. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES

17.1. Los Comisarios Deportivos pueden, a título excepcional, dar instrucciones a los concursantes por medio de comunicados especiales de acuerdo a lo establecido en el C.D.I. Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los concursantes y, en cualquier caso, publicadas en el Tablón Oficial de Avisos, que dará fe de la publicación.

17.2. Las clasificaciones y resultados de los entrenamientos calificativos y de los duelos así como todas las decisiones de la prueba que estimen oportuno los Comisarios Deportivos serán colocados sobre el Tablón Oficial de Avisos.

17.3. Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos y Técnicos o del Director de Carrera, que afecte a un concursante concreto le será, además y siempre que sea posible, comunicada inmediatamente y por escrito al mismo.

Asimismo, los Comisarios Deportivos publicarán los resultados de cada vehículo verificado y los pondrán a disposición de los otros concursantes. Estos resultados no comprenderán cifras particulares, salvo cuando un vehículo no se ajuste al Reglamento Técnico.

17.4. El concursante o su representante, debe estar localizable durante toda la duración de la prueba.

17.5. Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las señales previstas por el CDI, debiendo tener las banderas unas medidas de 70 x 90 cm y las rojas y de cuadros de 90 x 110 cm. Los concursantes no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sean.

17.6. Las señales transmitidas a los pilotos mediante las banderas y señales previstas en el CDI deberán ser respetadas sin dilación.

17.7. Cuando se muestre la bandera roja todos los pilotos deberán reducir sustancial e inmediatamente la velocidad y volver al Pit Lane, (o lugar previsto por el Reglamento de la prueba), preparados para detenerse si fuera necesario, estando prohibidos los adelantamientos.

17.8. Por otra parte, la llamada de un piloto al Pit Lane mediante una bandera negra deberá ser atendida y el piloto no deberá cumplir más de dos vueltas completas (durante los entrenamientos) antes de entrar en el Pit Lane.

ARTICULO 18. NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y NOMBRE DEL PILOTO

18.1. Durante la temporada, cada vehículo llevará el número de carrera correspondiente a la lista aceptada por el organizador al principio de la misma. El tamaño, forma y color de los números de competición colocados sobre el vehículo deben estar de acuerdo con la normativa de la FIA y de la F.A.C.Y.L. En caso de nuevas inscripciones se incorporarán los dorsales por orden correlativo.

18.2. El organizador entregará los dorsales al inicio de temporada, el cual se deberá mantener durante ésta. En caso de rotura o extravío, el concursante deberá reemplazarlo por otro igual o de las mismas características. El organizador dispondrá de dorsales de recambio a razón de **30,00 €** el par, solicitado con 30 días de antelación. Los dorsales deberán colocarse de la manera descrita a continuación:

Los dorsales podrán colocarse o bien en la esquina superior derecha o izquierda de las lunas laterales posteriores (uno a cada lado del vehículo), o bien, en el panel de las puertas delanteras del vehículo (uno a cada lado).

18.3. Los números de competición, y el nombre del piloto deberán figurar sobre el vehículo en las verificaciones técnicas preliminares.

18.4. La ausencia de uno de los números de competición, comportará una multa en metálico.

18.5. La ausencia simultánea de los números de competición, comportará la exclusión de la prueba.

18.6. Nombre del piloto. El nombre del piloto se deberá colocar obligatoriamente en la parte inferior de las lunas laterales posteriores. Los caracteres en Helvética Grass, serán de una altura de 10 cm como máximo y 4 cm como mínimo y de color blanco. El hecho de no figurar el nombre del piloto será objeto de penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.

18.7. El color de los números de competición será el definido a continuación para cada una de las categorías establecidas:

- Categoría AM: Números de competición de color Negro.
- Categoría PRO: Números de competición de color Rojo.

ARTICULO 19. PUBLICIDAD.

19.1. Se admitirá la publicidad, siempre y cuando no sea ofensiva ni injuriosa, sobre los automóviles participantes, así como las que puedan contratar los organizadores sobre vallas, graderíos, pódium, reglamentos, impresos, etc.

19.2. La publicidad sobre los vehículos deberá respetar la parte de la carrocería reservada a los números y placas de competición, no debiendo —en ningún caso— dificultar la correcta visión de éstos.

19.3. Queda prohibido cualquier tipo de publicidad luminiscente o reflectante.

19.4. Los Organizadores podrán ofrecer a los participantes publicidad contratada por ellos, quedando éstos en libertad o no de aceptarla, excepto la ligada a los números y/o placas que tendrán carácter obligatorio.

El rechazo de la publicidad optativa podrá entrañar un aumento del triple de los derechos de inscripción previstos para los equipos que acepten dicha publicidad.

Los equipos que hayan aceptado la publicidad optativa del Organizador y no la lleven durante la duración de la prueba serán sancionados con una penalización en metálico igual a los derechos de inscripción.

19.5. Patrocinadores:

Los patrocinadores del Campeonato de Slalom Drift de Castilla y León se publicarán mediante anexo al presente Reglamento Deportivo.

19.6. Los concursantes que tengan alguna incompatibilidad entre la publicidad de sus patrocinadores y la obligatoria del Campeonato de Slalom Drift de Castilla y León., podrán solicitar una excepción al organizador. El organizador podrá dispensar, a su exclusivo criterio, al concursante de colocar esta publicidad incompatible, fijando, en este caso, un aumento en los derechos de inscripción, igual al triple de lo establecido para los equipos que acepten dicha publicidad.

19.7. El Organizador no podrá intervenir sobre la publicidad que pueda llevar un vehículo o un participante, ni podrá oponerse a ella. No obstante, los Comisarios Deportivos pueden tomar las decisiones que estimen oportunas ante una infracción a legislación vigente sobre publicidad en el deporte.

19.8. La publicidad vinculada al patrocinio oficial del Campeonato de Slalom Drift de Castilla y León, será obligatoria con carácter prioritario para los participantes en el mismo. Sus características y emplazamientos serán precisados por el Organizador del Certamen, previa consulta con las partes interesadas al aprobar el concierto publicitario, bien como parte integrante o como Anexo al Reglamento aplicable en el Certamen correspondiente.

19.9. Los equipos podrán mostrar en la ropa, así como en el vehículo, publicidad comercial, siempre que:

- a) Estén de acuerdo con lo establecido en las normas sobre publicidad de la F.A.C.Y.L.
- b) Respeten los lugares previstos en el Reglamento para la publicidad obligatoria.
- c) Cualquier publicidad contraria a la establecida, o colocada en lugar diferente al indicado en el Reglamento, deberá ser autorizada expresamente por el organizador de la prueba y/o la F.A.C.Y.L.

19.10. Es responsabilidad de cada concursante, la correcta colocación de toda la publicidad obligatoria, en las verificaciones preliminares y durante el transcurso de la prueba.

19.11. El piloto o concursante que no respete la colocación de la publicidad obligatoria, no será autorizado a participar en la prueba.

19.12 Situación de la publicidad obligatoria. La publicidad obligatoria del Campeonato de Drift de Castilla y León deberá colocarse en los lugares establecidos en el presente Reglamento.

Es obligatorio llevar sobre el vehículo los adhesivos con los logos de los patrocinadores exactamente en el lugar previsto y sin efectuar sobre ellos modificación, según se indica en el presente Reglamento.

ES RESPONSABILIDAD DE CADA CONCURSANTE LA COLOCACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PUBLICIDAD OBLIGATORIA EN SU LUGAR RESPECTIVO ANTES DE LAS VERIFICACIONES OFICIALES Y DEBERÁ PERMANECER EN SU SITIO DURANTE LOS ENTRENAMIENTOS LIBRES, CALIFICATIVOS Y DUELOS FINALES.

La falta de una o varias de las publicidades obligatorias en la prueba llevará consigo la pérdida de los puntos conseguidos en la misma, pudiendo llegar a la expulsión del Campeonato de Slalom Drift de Castilla y León.

ARTICULO 20. DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK, BOXES, PIT LANE y USO DE LAS INSTALACIONES.

20.1. La organización dispondrá en el Paddock de una superficie suficiente para poder realizar las distintas actividades que se desarrollen en torno a cada prueba.

20.2. En cada uno de los circuitos dispondrá de un parking suficientemente amplio para cubrir las necesidades de los equipos participantes en cada prueba.

20.3. Se prohíbe la estancia de vehículos particulares en la zona de Paddock o boxes del Certamen en cuestión (exclusivamente reservada a vehículos taller debidamente acreditados), en ningún caso vehículos turismo. Si un equipo desea instalar cualquier tipo de estructura (carpas, avances, sillas, sombrillas, etc.) fuera de los boxes, deberá contar con el permiso expreso de la Organización.

20.4. Está prohibida la entrada de animales sueltos (excepto aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de los servicios de seguridad), en la zona de Paddock, Boxes, Pit Lane, Pista y en todas las zonas reservadas a los espectadores.

20.5. Los menores de 16 años, aunque vayan acreditados, tienen el acceso prohibido a la Pista. Los Boxes son una zona sumamente peligrosa. Si algún menor de 16 años estuviera presente en ellos, quedará bajo la responsabilidad de cada equipo.

20.6. Toda persona, relacionada o no con cualquier concursante inscrito, que se encuentre en la zona de Paddock, en los Boxes, el Pit Lane, en la Parrilla de Salida o en el interior de cualquier otra instalación que lo requiera, deberá llevar en todo momento el correspondiente pase acreditativo válido para la zona en cuestión.

20.7. La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona de boxes asignada a cada concursante.

20.8. Las tomas de corriente eléctrica, tomas de agua y/o desagües deberán utilizarse con adaptadores y/o sistemas adecuados y seguros, que garanticen su buen uso y funcionamiento durante la utilización de las instalaciones.

20.9. Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del circuito (Paddock, Boxes, Pit Lane, muro de señalización, etc.). Los desperfectos ocasionados en las instalaciones, serán responsabilidad del concursante.

20.10. Todo el material —incluidos los neumáticos— deberá estar en el interior de los boxes.

20.11. Es responsabilidad de los equipos retirar de las instalaciones de los circuitos, los neumáticos usados y todos los residuos ocasionados por el equipo una vez finalizada la prueba.

ARTICULO 21. DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

21.1. Es obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos, clasificatorias y fases finales del campeonato de Drift de Castilla y León, lleven siempre todos los elementos de seguridad (ropa ignífuga, cascos, guantes, etc.). La falta de uno de estos elementos conllevará una sanción descrita en el Anexo I Penalizaciones de éste Reglamento Deportivo.

21.2. Desde el inicio y hasta la finalización del (de los) entrenamiento(s), clasificatorias, o fases finales y hasta que todos los vehículos hayan llegado al Parque Cerrado, por sus propios medios o por otro de los modos especificados en este Reglamento, nadie está autorizado a permanecer en la pista excepto los Comisarios de Pista en ejecución de su misión, el piloto cuando conduce o bajo las instrucciones de los Comisarios de Pista, y los mecánicos, de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento.

21.3. La circulación por el Paddock, zona de asistencia y Pit Lane, tanto durante los entrenamientos, clasificatorias y fases finales, se efectuará con las máximas precauciones y a una velocidad inferior a 10 Km/h.

- 21.4.** Está prohibido empujar un vehículo en la pista.
- 21.5.** Únicamente, un vehículo puede ser empujado para desplazarlo de cualquier posición peligrosa en la que pudiera encontrarse, siempre bajo las indicaciones de los Comisarios de Pista.
- 21.6.** La pista sólo podrá ser utilizada por los pilotos que estén autorizados a tomar parte en la sesión programada en ese momento.
- 21.7.** Tanto a la entrada como a la salida de pista se deberá de efectuar con total seguridad y siguiendo las indicaciones de los comisarios.
- 21.8.** El piloto de cualquier vehículo que tenga la intención de abandonar la pista, para acceder a su box o a la zona de Paddock deberá avisar previamente de su Intención encendiendo las luces de emergencia (4 intermitentes), y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro.
- 21.9.** Está totalmente prohibido a los pilotos conducir sus vehículos en dirección contraria a la de la carrera.
- 21.10.** Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. Un piloto no puede salirse de la pista, deliberadamente, sin una razón justificada.
Si un vehículo se sale de la pista por una razón cualquiera, el piloto puede reincorporarse a la misma. Sin embargo, solo puede realizarse cuando sea seguro.
- 21.11.** Las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, golpear a otro vehículo o arrastrarlo deliberadamente más allá del borde de la pista, están estrictamente prohibidas.
- 21.12.** La realización de alguna de las maniobras descritas en los arts. 21.10 y 21.11 anteriores o de cualquier otra de carácter antideportivo (p ej. una colisión), la repetición o la evidencia de falta de dominio o control del vehículo, podrá ser penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.
- 21.13.** En el caso que los Jueces de pista estimen que un piloto tiene una conducta temeraria, poniendo en peligro a otros pilotos, éste podría ser descalificado. Se le mostrará bandera negra.
- 21.14.** El uso abusivo de las escapatorias, la invasión reiterada de la puzolana (más allá de los pianos o arcnos), puede originar que los Jueces de Pista estimen oportuna la descalificación del piloto. Se le mostrará bandera negra.
- 21.15.** Bornout mantenido. Si un piloto quemase ruedas de manera mantenida dañando la pista será excluido del meeting y no conseguirá ningún punto, independientemente del resultado obtenido. Además, el conductor responsable correrá con los gastos de la reparación de dichos desperfectos.
- 21.16.** Si un vehículo se para fuera del Pit Lane, deberá ser sacado de la pista lo más rápidamente posible con el fin de que su presencia no suponga un peligro o no obstaculice a otros pilotos.
- 21.17.** Todo vehículo abandonado por su conductor sobre el circuito, salvo para intentar las reparaciones previstas en el presente Reglamento con los medios de a bordo, será considerado como retirado, cualquiera que sea la causa o duración de este abandono.
- 21.18.** Ningún piloto tiene derecho a rehusar que su vehículo sea empujado o remolcado por medios mecánicos hacia el exterior de la Pista, al contrario, debe hacer todo lo posible para facilitar la maniobra y obedecer las instrucciones de los Comisarios de Pista.
- 21.19.** El piloto que abandone su vehículo, deberá dejarlo en punto muerto y con el volante en su lugar.
- 21.20.** Si en opinión de los Comisarios Deportivos un piloto se para deliberadamente en el circuito o impide la normal circulación a otro(s) piloto(s), será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.

ARTICULO 22. SEÑALIZACIÓN

22.1. Será de aplicación el artículo 2.4. del Anexo H del C.D.I. y en general:

22.1.1. Bandera Verde

Indica el inicio de una vuelta de calentamiento o el comienzo de una tanda de entrenamientos, si el Director de Carrera lo juzga necesario.

Esta bandera debería utilizarse para indicar que la pista ha quedado libre y debería mostrarse agitada en el puesto de comisarios posterior al que hubiera necesitado la utilización de una o varias banderas amarillas.

22.1.2. Bandera amarilla

Es una señal de peligro y debería mostrarse a los pilotos de dos maneras, con los siguientes significados:

- Una sola bandera agitada: Reduzca la velocidad, no adelante y esté preparado para cambiar de dirección. Hay un peligro al borde de la pista o en una parte de ella.

- Dos banderas agitadas: Reduzca considerablemente la velocidad, no adelante y esté preparado para cambiar de dirección o para detenerse. Un peligro obstruye total o parcialmente la pista y/o hay comisarios trabajando en la pista o al lado de ella.

Normalmente, las banderas amarillas no deberían mostrarse más que en el puesto de comisarios de carrera que se encuentre inmediatamente antes del lugar peligroso.

Sin embargo, en algunos casos, el Director de Carrera podrá ordenar que se presenten en más de un puesto de comisarios anteriores al incidente.

Los adelantamientos estarán prohibidos entre la primera bandera amarilla y la bandera verde desplegada después del incidente.

Cualquier infracción de esta regla durante las sesiones de entrenamientos de un meeting será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.

22.1.3. Bandera amarilla con franjas rojas

Esta bandera debería mostrarse inmóvil a los pilotos para advertirles de una disminución de la adherencia debida a la presencia de aceite o de agua sobre la pista en la zona de influencia de la bandera.

Esta bandera debería mostrarse (en función de las circunstancias) durante un mínimo de 4 vueltas, a menos que el pavimento se normalice antes. No será necesario presentar bandera verde en el sector siguiente a aquel en que haya mostrado la bandera amarilla con rayas rojas.

22.1.4. Bandera blanca. Esta bandera deberá agitarse. Se utiliza para indicar al piloto afectado que hay un vehículo mucho más lento en el sector de la pista controlado por ese puesto de señalización.

22.1.5. Bandera roja. Esta bandera debería agitarse sobre la línea de salida cuando se haya decidido el parar una tanda de entrenamientos. Simultáneamente, en cada puesto de comisarios alrededor del circuito también se debería agitar una bandera roja.

Si se ha dado la señal de parar la carrera:

1) Durante las clasificatorias, todos los vehículos reducirán inmediatamente su velocidad y volverán lentamente a su garaje respectivo.

2) Durante las finales, ambos vehículos deberán reducir su velocidad inmediatamente y dirigirse lentamente a la línea de salida.

3) Los adelantamientos están prohibidos y los pilotos deberían tener en mente que puede que se encuentren en la pista vehículos de competición y de asistencia, que puede que el circuito esté completamente obstruido a causa de un accidente y que las condiciones atmosféricas pueden haber hecho que el circuito esté impracticable a alta velocidad.

22.1.6. Bandera negra. Esta bandera debería utilizarse para informar a un piloto determinado que deberá entrar en el Pit Lane la próxima vez que pase por su entrada y pararse en su box (garaje) o en el lugar designado en el Reglamento Particular o en el reglamento del campeonato. Esta bandera no debería mostrarse durante más de cuatro vueltas consecutivas durante los entrenamientos. La decisión de mostrar esta bandera es competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos, los Jueces de Pista, y el Director de carrera. El equipo afectado será inmediatamente informado de tal decisión.

22.1.7. La bandera negra con un disco naranja (de 40 cm de diámetro)

Esta bandera debería utilizarse para informar a un piloto determinado que su vehículo tiene problemas mecánicos susceptibles de constituir un peligro para él mismo o para los otros pilotos, y que deberá detenerse en su box en la vuelta siguiente. Cuando los problemas mecánicos hayan sido resueltos a satisfacción del Jefe de los Comisarios Técnicos, el vehículo podrá volver a salir a la carrera.

Las dos últimas banderas descritas (22.1.6. y 22.1.7.) deberían mostrarse inmóviles, y acompañadas de un panel negro con un número blanco que debería presentarse al piloto del vehículo que lleve ese número. La bandera y el número pueden combinarse en un panel único.

22.1.8. Bandera a cuadros negros y blancos

Esta bandera debería mostrarse agitada; significa el final de una fase de entrenamientos, de la fase de clasificación o de la fase batalla o final.

ARTICULO 23. VERIFICACIONES

23.1. Las verificaciones deberán realizarse según horario establecido en el Reglamento Particular de la Prueba. En casos excepcionales —y siempre que exista una razón de fuerza mayor debidamente acreditada —, se podrá autorizar, a los equipos que lo soliciten, pasar las verificaciones durante la jornada de entrenamiento(s) oficial(es). En todo caso, pasar las verificaciones fuera de los horarios previstos en el Reglamento Particular conllevará una sanción.

23.2. Ningún vehículo podrá tomar parte en una prueba hasta que no haya sido autorizado por los Comisarios Deportivos a la vista de los resultados de las verificaciones previas a la prueba (técnica y administrativa).

23.3. Los concursantes que no hayan respetado los límites de tiempo fijados para la realización de las verificaciones serán sancionados de acuerdo con lo establecido en este Reglamento.

23.4. Los Comisarios Deportivos de una prueba podrán:

a) Hacer verificar las condiciones de conformidad de un vehículo o de un concursante antes, durante y después de los entrenamientos y/o de la carrera.

b) Exigir que un vehículo sea desmontado durante las verificaciones técnicas para asegurarse de que están completamente respetadas las condiciones de admisión o de conformidad.

c) Solicitar a un concursante que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.

d) No autorizar la salida a cualquier vehículo por razones de seguridad.

23.5. Las verificaciones administrativas y técnicas serán realizadas en el lugar atribuido a cada prueba de un Meeting. Este lugar deberá ser especificado en el Reglamento Particular de la prueba.

ARTICULO 24. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS.

24.1. Durante las verificaciones administrativas preliminares, los concursantes deberán tener siempre disponibles todas las licencias y documentos exigidos.

24.2. En el primer Meeting en que participe un concursante o piloto, los oficiales designados verificarán todos los documentos, incluidas licencias, autorizaciones de la ADN (si procede), etc. y actualizarán estos datos en el respectivo Programa de Actas creado al efecto.

24.3. En las restantes pruebas del Certamen, los concursantes y pilotos únicamente deberán presentarse a firmar personalmente la Hoja de Control para dar fe de su presencia en el meeting sin olvidarse de aportar sus respectivas licencias, por si les fuesen requeridas para acreditar su identidad.

24.4. Será necesario presentar el original del boletín de inscripción.

24.5. Será necesario identificar al equipo de asistencia (máx. 4 personas), mediante D.N.I. o pasaporte en vigor.

ARTICULO 25. VERIFICACIONES TÉCNICAS.

25.1. Las verificaciones técnicas serán efectuadas por los oficiales designados al efecto, siendo éstos los responsables de las operaciones que se realicen en el Parque Cerrado, o en cualquier otro lugar donde se hagan las mismas, y son los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes.

25.2. El hecho de presentar un vehículo a las verificaciones técnicas será considerado como una aceptación implícita de conformidad.

25.3. Cualquier vehículo que, después de haber pasado la verificación técnica:

a) haya sido desmontado o modificado de tal manera que pueda afectar su seguridad o cuestionar su conformidad.

b) haya estado comprometido en un accidente con consecuencias similares.

Deberá presentarse a los Comisarios Técnicos para su verificación, quedando a disposición de los mismos. Éstos indicarán a los Comisarios Deportivos y al Director de Carrera la conformidad o no del vehículo. En este último supuesto, (vehículo no conforme) ya sea por motivos técnicos o de seguridad, el vehículo deberá dirigirse a su Box o a Parque Cerrado según corresponda.

25.4. El Director de Carrera y/o de Competición puede solicitar, durante cualquier momento de los entrenamientos, clasificación o finales, que cualquier vehículo que se haya visto envuelto en un accidente, sea parado y verificado por los Comisarios Técnicos.

25.5. Se someterá a verificación técnica el número de vehículos previsto en los Reglamentos correspondientes, así como los que decidan los Comisarios Deportivos de la prueba.

25.6. Las verificaciones técnicas finales de la carrera deberán realizarse en presencia del concursante del vehículo a verificar o de su representante. En el caso de ausencia del concursante o su representante durante el acto de verificación debidamente anunciado, no podrá formularse protesta alguna referida al acto de verificación. Asimismo se podrá recurrir a dos mecánicos, designados por el concursante o su representante, para las tareas de desmontaje si los Comisarios lo consideran oportuno.

25.7. Los Comisarios Técnicos podrán retener una o más piezas de un vehículo con el fin de controlarlas. Estas piezas serán debidamente marcadas en presencia del concursante o su representante, quienes recibirán una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas. En el caso de ausencia del concursante o su representante durante el acto (debidamente anunciado) de verificación de una pieza retenida, no podrá formularse protesta alguna referida al origen de las citadas piezas.

25.8. Como norma general, las infracciones de carácter técnico serán sancionadas en entrenamientos calificativos con anulación de la puntuación obtenida y en fases finales con la exclusión de la prueba, salvo que los Comisarios Deportivos estimen otra sanción, sobre la base de las condiciones específicas del hecho que se juzgue o disposición específica del Reglamento Particular del Certamen.

ARTICULO 26. ASISTENCIA EN LOS BOXES

26.1. En el curso de los entrenamientos, fase de calificación y fase finales solamente estará autorizada la salida a boxes señalizándolo debidamente y asegurándose de que la maniobra no entraña peligro.

26.3. Si algún material ha sido dejado por descuido fuera del box, debe ser retirado inmediatamente.

26.4. La colocación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona de box asignado a cada concursante.

26.5. Si un piloto sobrepasa la salida a boxes deberá realizar otra vuelta para poder realizar la maniobra con seguridad. En ningún caso circulara marcha atrás salvo indicación expresa de los comisarios.

26.6. Equipo de asistencia. El equipo de asistencia mecánica estará formado de cuatro personas por coche como máximo. Deberán vestir mono de trabajo que cubra todas las partes del cuerpo, guantes y calzado adecuado. Deberán estar en todo momento acreditados y con una imagen adecuada.

26.7. Representante de equipo. En cada equipo habrá una sola persona, que se designará en el momento de las verificaciones preliminares, para que actúe como representante del equipo (concurante). La única persona autorizada para dirigirse a los Comisarios Deportivos, Jueces de Pista y Director de Carrera, será dicho representante.

En el caso de que el participante no sea parte de un equipo y participe solo, se entenderá que solo él puede comunicarse con los Comisarios Deportivos, Jueces de Hecho y Director de Carrera.

ARTICULO 27. BRIEFING.

27.1. En cada prueba se deberá realizar dos Briefing. El primero de ellos se deberá programar, antes del inicio de los entrenamientos Libres-Fase 1. El segundo Briefing se deberá realizar antes de las Batallas de la Fase 3-Finales.

27.2. Todos los concursantes (o los representantes que ellos hayan nombrado) y los pilotos de los vehículos admitidos para participar en la prueba deberán estar presentes durante ambos Briefing, y firmar la hoja de presencia.

27.3. Los concursantes son responsables de la asistencia o no de sus pilotos al Briefing.

27.4. El Director de Carrera y/o el Director de Competición serán los responsables de llevarlo a cabo.

27.5. Briefing Entrenos Libres –Fase 1 / Entrenos Clasificatorios—Fase 2

27.5.1. Se comunicará la colocación y ubicación de los conos o Clipping Points, y se designará la zona de Clipping, sirviendo de referencia tanto para los participantes como para los jueces a la hora de puntuar.

27.5.2. Se comunicará a los pilotos el número de vueltas de calentamiento y el número de vueltas puntuables, que deberán efectuar en los entrenamientos clasificatorios o tansou.

27.6. Briefing Batallas—Fase 3 Finales

Se entregará a cada participante clasificado para la Fase 3—Finales, un diagrama de Batallas Según anexo II.

El Director de Carrera dará las instrucciones pertinentes para el correcto funcionamiento de esta sesión.

27.7. Cada piloto y concursante (o representante nombrado) deberán recibir documentación específica de la prueba (Datos del Circuito, Plano del Circuito, Horarios Definitivos, etc.).

27.8. En caso de discrepancia entre este documento y el resto de documentación oficial del meeting (reglamentos, horarios, complementos, etc.) siempre prevalecerán éstos.

27.9. La no asistencia o falta de puntualidad para asistir al Briefing no justificada puede conllevar la exclusión del concursante y/o piloto del meeting, o a una sanción económica., a criterio de los Comisarios Deportivos.

27.10. Los Comisarios Deportivos convocarán al concursante y/o piloto que no haya firmado la hoja de presencia para proporcionarle los detalles del Briefing.

27.11. El Director de carrera podrá ordenar un Briefing en cualquier momento si las condiciones de la prueba así lo requiere.

ARTICULO 28. DESARROLLO DE LA PRUEBA.FASES.

Será de aplicación para las categorías AM y PRO

28.1. ENTRENAMIENTOS OFICIALES (libres y clasificatorios o Tansou)

Existen 2 tipos de entrenamientos oficiales:

28.1.1. Entrenamientos Libres: FASE 1

1) Sesión no obligatoria, abierta a todos los vehículos y pilotos autorizados a tomar parte en el meeting.

2) La duración de esta sesión será indicada en el Reglamento Particular de la prueba.

3) Estará permitido driftear (hacer derrapar el tren posterior) solo en la zona drift.

4) El número de vehículos en pista se adecuará al tamaño y características del circuito, teniendo en cuenta que ha de ser un número que permita rodar lo más rápido posible sin que haya vehículos que retrasen el ritmo.

5) En caso de no poder salir todos los participantes en una misma tanda, se dividirán los participantes en varias tandas.

6) No será necesaria la presencia de los Jueces de Hecho durante esta sesión de entrenamientos.

7) **Pérdida del control del vehículo:** Si un vehículo pierde en control y gira sobre sí mismo (trompo), deberá detenerse y localizar a los otros participantes. Después deberá salirse de la trazada y reincorporarse cuando la pista esté despejada.

8) **Pérdidas de drift totales:** En el caso que un vehículo se detenga al perder el drift (Subviraje o falta de potencia), en primera instancia deberá detenerse y localizar a los otros participantes. Después deberá salirse de la trazada y reincorporarse cuando la pista esté despejada.

9) **Indicación intención salida de pista:** El piloto de cualquier vehículo que vaya a abandonar la pista deberá avisar de su intención previamente mediante el encendido de las luces de emergencia. A él le incumbe vigilar que ésta maniobra no represente peligro alguno.

10) **Necesidad de detención del vehículo.** Si por cualquier motivo el piloto debiera detener el vehículo, éste debería hacerlo siempre que las condiciones lo permitan en el pit-lane. Si no fuera posible llegar hasta él, intentará quedarse en una zona visible a los demás participantes intentando no comprometer su seguridad ni la del resto de los participantes. Está terminantemente prohibido bajar del vehículo bajo ninguna circunstancia, a excepción de situaciones extremas en las que permanecer en el mismo implique poner en riesgo la integridad física del piloto o indicación expresa de los comisarios.

El vehículo deberá ser retirado lo más rápidamente posible de la pista. Ningún piloto podrá rechazar que su vehículo sea llevado fuera de la pista, deberá facilitar la maniobra y obedecer las instrucciones de los comisarios de pista.

11) Durante los entrenamientos, un comisario estará colocado a la salida de Pit Lane. Los vehículos sólo podrán salir de éste, cuando el comisario lo indique.

12) Para todas las sesiones de entrenamientos, tanto la disciplina en los Boxes, como en Pit Lane y en la Pista, así como las medidas de seguridad serán las mismas que estén en vigor durante todo el meeting.

13) Cualquier infracción cometida por un piloto o su concursante durante las sesiones de entrenamientos, será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

14) Durante los entrenamientos las ventanillas deberán permanecer cerradas, en caso de disponer de la red de seguridad en la puerta, esta deberá estar correctamente colocada.

15) En caso de realizarse los entrenamientos libres, se harán antes de los entrenamientos clasificatorios o tansou.

28.1.2. Entrenamientos Clasificatorios o tansou: FASE 2

1) Sesión obligatoria para todos los vehículos y pilotos, que deseen tomar parte en la fase final, Batallas o Tsuiso, y hayan sido autorizados a tomar parte en dicha sesión.

2) Ningún piloto podrá participar en la FASE 3 FINALES- tsuiso de la prueba sin haber tomado parte en la sesión de entrenamientos clasificatorios o tansou y haber obtenido una puntuación que le clasifique.

3) Cualquier infracción cometida por un piloto o su concursante durante las sesiones de entrenamientos, será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo I.

4) Durante los entrenamientos clasificatorios o tansou las ventanillas deberán permanecer cerradas, en caso de disponer de la red de seguridad en la puerta, esta deberá estar correctamente colocada.

5) **Pérdida del control del vehículo:** Si un vehículo pierde en control y gira sobre sí mismo (trompo), deberá detenerse y localizar a los otros participantes. Después deberá salirse de la trazada y reincorporarse cuando la pista esté despejada.

6) **Pérdidas de drift totales:** En el caso que un vehículo se detenga al perder el drift (subviraje o falta de potencia), en primera instancia deberá detenerse y localizar a los otros participantes. Después deberá salirse de la trazada y reincorporarse cuando la pista esté despejada.

7) **Indicación intención salida de pista:** El piloto de cualquier vehículo que vaya a abandonar la pista deberá avisar de su intención previamente mediante el encendido de las luces de emergencia. A él le incumbe vigilar que ésta maniobra no represente peligro alguno.

8) **Necesidad de detención del vehículo.** Si por cualquier motivo el piloto debiera detener el vehículo, éste debería hacerlo siempre que las condiciones lo permitan en el pit-lane. Si no fuera posible llegar hasta él, intentará quedarse en una zona visible a los demás participantes intentando no comprometer su seguridad ni la del resto de los participantes. Está terminantemente prohibido bajar del vehículo bajo ninguna circunstancia, a excepción de situaciones extremas en las que permanecer en el mismo implique poner en riesgo la integridad física del piloto o indicación expresa de los comisarios.

El vehículo deberá ser retirado lo más rápidamente posible de la pista. Ningún piloto podrá rechazar que su vehículo sea llevado fuera de la pista, deberá facilitar la maniobra y obedecer las instrucciones de los comisarios de pista.

9) Los Jueces de Hecho estarán presentes, y evaluarán a los participantes en las curvas seleccionadas, asignándoles una puntuación. La puntuación otorgada por los Jueces es inapelable a todos los efectos.

10) En el briefing se les comunicará a los pilotos el número de vueltas de calentamiento y el número de vueltas puntuables.

11) En el Briefing se comunicará la colocación y ubicación de los conos o Clipping Points, y se designará la zona de Clipping, sirviendo de referencia tanto para los participantes como para los jueces a la hora de puntuar.

12) Se tomará únicamente la mejor puntuación de las vueltas puntuables. En caso de empate a puntos entre dos o más participantes, se tomará la segunda mejor puntuación y así sucesivamente.

13) Los participantes que obtengan la mejor puntuación pasarán a la FASE 3 FINALES (BATALLAS O TSUIISO).

14) **Desarrollo de los entrenamientos clasificatorios.** Los vehículos se colocarán en fila en la recta designada para ello saliendo uno a uno según se les vaya indicando. Efectuarán una o varias vueltas de calentamiento (según briefing), y abordarán las vueltas de clasificación, en las cuales los Jueces, evaluarán según:

Velocidad, Línea, Ángulo de desplazamiento y Espectáculo.

▪ **Velocidad.-** Velocidad a la cual el piloto es capaz de llevar a través de todo el recorrido, no solo a juzgar por la velocidad de entrada en la curva.

▪ **Línea.-** La línea es el camino ideal que el vehículo debe mantener en el recorrido.

▪ **Ángulo.-** Mide el ángulo de giro de la dirección y el ángulo de desplazamiento del tren posterior a través del recorrido.

▪ **Espectáculo.-** Se refiere al ambiente en general del pase. Éste es el criterio más subjetivo y los Jueces estudiarán las reacciones del público midiendo la “emoción” que el piloto haya podido despertar en él.

▪ Todos los participantes partirán con una puntuación de 100 puntos, de los cuales se le irá restando o sumando según sus errores/aciertos. La puntuación nunca puede superar los 100 puntos. Las faltas son acumulables. Cada Juez evaluará por separado y se calculará la puntuación media. El baremo de puntuación será el reflejado en la tabla del artículo 28.1.2.15 expuesto a continuación.

15) **PUNTUACIÓN. (Entrenamientos Clasificatorios)**

MOTIVO DEL ERROR PUNTOS a RESTAR

No estar derrapando al pasar el cono de entrada (El vehículo debe estar encarado hacia el interior de la curva). 5 PUNTOS (-5)

No estar derrapando al pasar el cono de salida. 5 PUNTOS (-5)

No pasar cerca de los conos designados como Clipping Point.
5 PUNTOS (-5)

Corrección leve de la dirección para no perder el derrape. 5 PUNTOS (-5)

Corrección brusca de la dirección para no perder el derrape. 10 PUNTOS (-10)

No concatenar dos curvas puntuables. 5 PUNTOS (-5)

Ángulo de derrape bajo. 10 PUNTOS (-10)

Velocidad de derrape baja. 10 PUNTOS (-10)

Apoyar un neumático fuera del asfalto 5 PUNTOS (-5)

MOTIVO DEL ACIERTO PUNTOS a SUMAR

Sacar gran cantidad de humo de los neumáticos traseros. 5 PUNTOS (+5)

Velocidad de derrape alta. 5 PUNTOS (+5)

Ángulo de derrape alto. 5 PUNTOS (+5)

Se pierden todos los puntos en una vuelta de calificación, siendo la puntuación final para esa vuelta de calificación de 0 PUNTOS en el supuesto:

MOTIVO PUNTOS

Pérdida del derrape o Drift PERDIDA DE TODOS LOS PUNTOS

El vehículo efectúa un trompo sobre sí mismo. PERDIDA DE TODOS LOS PUNTOS

Salida de dos o más neumáticos de la pista. PERDIDA DE TODOS LOS PUNTOS

16) Al final de la sesión de entrenamientos clasificatorios, la mejor vuelta de clasificación realizada por cada piloto será publicada oficialmente.

17) Los 32/16/8 * pilotos que obtengan la mejor puntuación en la Fase 2 Entrenamientos Clasificatorios o Tansou pasarán a la Fase 3 Finales o Tsuiso.

*El número de finalistas será múltiplo de 8 y se establecerá en cada prueba a criterio de los organizadores.

18) En el caso que un participante indique su voluntad de abandonar al finalizar la Fase 2 Entrenamientos Clasificatorios por algún problema mecánico y éste hubiera obtenido un puesto en el top 32/16/8 y estar clasificado para la Fase 3 Finales, perdería su puesto en el top 32/16/8 y su lugar lo ocuparía el participante clasificado a continuación, antes del inicio de la Fase 3 Finales.

28.2. INTERRUPCIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS

28.2.1. Cuando fuera necesario interrumpir los entrenamientos a causa de obstrucción de la pista por un accidente o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de pista.

28.2.2. La decisión de parar la carrera o los entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Carrera (o en su ausencia, por su adjunto) bajo la autoridad del Director de Competición.

28.2.3. El Director de Competición, el Director de Carrera o sus adjuntos pueden interrumpir las sesiones de entrenamientos tantas veces y tanto tiempo como consideren necesario, para limpiar la pista o permitir el rescate de un vehículo. Siempre que sea posible, se recuperará el tiempo perdido por la suspensión, de forma que el tiempo mínimo previsto para la sesión de entrenamientos se cumpla.

Sólo en los casos de entrenamientos libres, se podrá renunciar a prolongar dicho período después de una interrupción de este tipo.

28.2.4. Cuando la señal de interrupción sea dada, todos los vehículos reducirán inmediatamente la velocidad y regresarán lentamente a sus Boxes o a parrilla de salida, según se les indique. Estando prohibido adelantar.

Todos los participantes deben tener en cuenta que:

- Vehículos de carrera o de intervención podrán encontrarse en la pista.
- El circuito puede encontrarse completamente bloqueado u obstruido a causa de un accidente.
- Las condiciones atmosféricas podrían haber convertido el circuito en intransitable.

Los vehículos que hayan quedado abandonados en el Circuito serán recuperados y transportados al Paddock para ser entregados a los equipos.

28.3. FINALES O TSUIISO (Batallas): FASE 3

1) Los mejores pilotos de cada categoría disputan **la Fase 3 Finales o Batallas** mediante un sistema eliminatorio por parejas, también denominado Batallas o Tsuiso.

2) Ningún piloto podrá participar en la FASE 3 FINALES Batallas - tsuiso de la prueba sin haber tomado parte en la sesión de entrenamientos clasificatorios o tansou y haber obtenido una puntuación que le clasifique.

3) Cualquier infracción cometida por un piloto o su concursante durante Fase 3 Finales, será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo I.

4) Durante la Fase 3-Finales o Tsuiso las ventanillas deberán permanecer cerradas, en caso de disponer de la red de seguridad en la puerta, esta deberá estar correctamente colocada.

5) Pérdida del control del vehículo. Existen dos posibilidades:

-El participante perseguidor pierde el control y gira sobre sí mismo (trompo), deberá detenerse y localizar al otro participante. Posteriormente regresará **a la línea de salida**.

-El participante perseguido pierde el control y gira sobre sí mismo (trompo), deberá detenerse y localizar al otro participante. Deberá salirse de la trazada de su adversario, esperar a que le rebese y reincorporarse cuando la pista esté despejada.

El vehículo perseguidor por su parte, deberá rebasar a su adversario sin derrapar una vez el vehículo perseguido se haya detenido, a menos que dejar de derrapar supusiera riesgo de colisión.

6) **Pérdidas de drift totales:** En el caso que un vehículo se detenga al perder el drift (subviraje o falta de potencia), en primera instancia deberá detenerse y localizar al otro participante. Después deberá salirse de la trazada y reincorporarse cuando la pista esté despejada.

7) **Indicación intención salida de pista:** El piloto de cualquier vehículo que vaya a abandonar la pista deberá avisar de su intención previamente mediante el encendido de las luces de emergencia. A él le incumbe vigilar que ésta maniobra no represente peligro alguno.

8) **Necesidad de detención del vehículo.** Si por cualquier motivo el piloto debiera detener el vehículo, éste debería hacerlo siempre que las condiciones lo permitan en boxes. Si no fuera posible llegar hasta él, intentará quedarse en una zona visible a los demás participantes intentando no comprometer su seguridad ni la del resto de los participantes. Está terminantemente prohibido bajar del vehículo bajo ninguna circunstancia, a excepción de situaciones extremas en las que permanecer en el mismo implique poner en riesgo la integridad física del piloto (ejemplo: incendio del vehículo) o indicación expresa de los comisarios. El vehículo deberá ser retirado lo más rápidamente posible de la pista. Ningún piloto podrá rechazar que su vehículo sea llevado fuera de la pista, deberá facilitar la maniobra y obedecer las instrucciones de los comisarios de pista.

9) Los participantes deberán competir de dos en dos.

10) Antes de la batalla los participantes efectuarán una vuelta de calentamiento.

11) **La batalla:** Los dos participantes de la batalla se situarán en paralelo frente a un comisario de pista, éste mantendrá los brazos levantados y con los dedos indicará 3, 2, 1 y bajará los brazos, en esos instantes se dará la señal de salida. Los vehículos deberán avanzar más o menos emparejados hasta un cono situado a unos 20 o 30 metros (ésta distancia se determinará en función del trazado del circuito), donde el vehículo perseguido deberá acelerar y situarse en cabeza. A partir de éste momento los dos vehículos deberán avanzar con decisión y completar el recorrido. Nuevamente se volverá a repetir el proceso pero alternando las posiciones, el vehículo perseguidor pasa a ser el vehículo perseguido y el vehículo perseguido a ser el vehículo perseguidor. Si un vehículo se adelanta a la salida el comisario de pista hará una cruz con los brazos indicando ésta situación. Se deberá repetir la salida. La reiteración del avance a la salida en la batalla comportará una penalización descrita en el Anexo I del presente Reglamento Deportivo, (Será declarado perdedor de la batalla 0/10 PUNTOS)

12) Los Jueces de Hecho estarán presentes, y evaluarán a los participantes en las curvas seleccionadas, asignándoles una puntuación por separado. El participante que haya obtenido mejor puntuación sumando las dos pasadas, será quien acceda a la siguiente ronda. En caso de empate, los Jueces ordenarán un ONE MORE TIME: se repetirá la batalla completa. Si se sigue manteniendo el empate en la puntuación obtenida, el vencedor será el que haya obtenido mejor puntuación en la Fase 2- Entrenamientos clasificatorios, a excepción de la batalla correspondiente a 3er y 4º puesto y la batalla FINAL.

La puntuación otorgada por los Jueces es inapelable a todos los efectos.

El vencedor de la batalla disputará la siguiente ronda de las finales.

13) Los Jueces de Hecho asignarán la puntuación a cada participante teniendo en cuenta los mismos criterios que en la fase 2-Entrenamientos Clasificatorios, evaluarán según:

Velocidad, Línea, Ángulo de desplazamiento y Espectáculo.

- **Velocidad.-** Velocidad a la cual el piloto es capaz de llevar a través de todo el recorrido, no solo a juzgar por la velocidad de entrada en la curva.
- **Línea.-** La línea es el camino ideal que el vehículo debe mantener en el recorrido.
- **Ángulo.-** Mide el ángulo de giro de la dirección y el ángulo de desplazamiento del tren posterior a través del recorrido.
- **Espectáculo.-** Se refiere al ambiente en general del pase. Éste es el criterio más subjetivo y los Jueces estudiarán las reacciones del público midiendo la “emoción” que el piloto haya podido despertar en él.
- Ambos participantes partirán con una puntuación de 5 puntos (5/5). Si alguno de los participantes comete un error y su contrincante no, éste le restará un punto y se lo sumará en su total. En el caso de los motivos que suman será al revés. La puntuación nunca puede superar los 10 puntos. En el caso de los motivos por los cuales se pierden todos los puntos, su oponente sumaría el máximo de la puntuación permitida (0/10)
- El baremo de puntuación será el reflejado en la tabla del artículo 28.2.14 expuesto a continuación.

14) **PUNTUACIÓN. (Finales o Tsuiso).Batallas.**

a) Si el error/acierto lo comete el **vehículo perseguido**:

MOTIVO DEL ERROR VEH. PERSEGUIDO VEH. PERSEGUIDOR

No estar derrapando al pasar el cono de entrada (El vehículo debe estar encarado hacia el interior de la curva). (-1) PUNTO (+1) PUNTO

No estar derrapando al pasar el cono de salida. (-1) PUNTO (+1) PUNTO

Corrección leve de la dirección para no perder el derrape. (-1) PUNTO (+1) PUNTO

Corrección brusca de la dirección para no perder el derrape. (-1) PUNTO (+1) PUNTO

No concatenar dos curvas puntuables. (-1) PUNTO (+1) PUNTO

Ángulo de derrape bajo. (-1) PUNTO (+1) PUNTO

Velocidad de derrape baja. (-1) PUNTO (+1) PUNTO

Apoyar un neumático fuera del asfalto (-1) PUNTO (+1) PUNTO

MOTIVO DEL ACIERTO VEH. PERSEGUIDO VEH. PERSEGUIDOR

Sacar gran cantidad de humo de los neumáticos traseros. (+1) PUNTO (-1) PUNTO

Velocidad de derrape alta. (+1) PUNTO (-1) PUNTO

Ángulo de derrape alto. (+1) PUNTO (-1) PUNTO

El vehículo perseguido pierde todos los puntos en una batalla, DECLARADO PERDEDOR, siendo la puntuación final 0/10 en el supuesto:

MOTIVO VEH. PERSEGUIDO VEH. PERSEGUIDOR

Pérdida del derrape o Drift 0 PUNTOS 10 PUNTOS

El vehículo efectúa un trompo sobre sí mismo. 0 PUNTOS 10 PUNTOS

Salida de dos o más neumáticos de la pista. 0 PUNTOS 10 PUNTOS

b) Si el error/acierto lo comete el **vehículo perseguidor**:

El vehículo perseguidor pierde todos los puntos en una batalla, siendo la puntuación final 0/10 en el supuesto:

MOTIVO VEH. PERSEGUIDOR VEH. PERSEGUIDO

Pérdida del derrape o Drift 0 PUNTOS 10 PUNTOS

El vehículo efectúa un trompo sobre sí mismo. 0 PUNTOS 10 PUNTOS

Salida de dos o más neumáticos de la pista. 0 PUNTOS 10 PUNTOS

c) En las batallas se tendrán en cuenta nuevos motivos de puntuación:

MOTIVO VEH. PERSEGUIDOR VEH. PERSEGUIDO

Vehículo Perseguidor enseña el morro al Veh. Perseguido (+1) PUNTO (-1) PUNTO

Adelantamiento en curva con clipping point **interior**. 10 PUNTOS 0 PUNTOS

Adelantamiento en curva con clipping point **exterior**. 0 PUNTOS 10 PUNTOS

Vehículo Perseguido entorpece a vehículo Perseguidor frenando voluntariamente.

10 PUNTOS 0 PUNTOS

Adelantamiento no efectuado correctamente (A criterio **DE LOS JUECES**) 0 PUNTOS 10 PUNTOS

MOTIVO CULPABLE PERJUDICADO

Roce neumático veh. Perseguidor a vehículo Perseguido SIN SANCION

Roce carrocerías sin daño de chapa. (-1) PUNTO * (+1) PUNTO

Roce carrocerías con daño de chapa. ** 0 PUNTOS 10 PUNTOS

***Culpable: El vehículo perseguidor siempre que el vehículo perseguido esté haciendo su trazada correctamente y no frene voluntariamente.**

****Daño de chapa: Hundimiento de alguna parte de la chapa de la carrocería y/o rotura de paragolpes anterior o posterior.**

MOTIVO DEL ERROR VEH. PERSEGUIDOR VEH. PERSEGUIDO

No estar derrapando al pasar el cono de entrada (El vehículo debe estar encarado hacia el interior de la curva). (-1) PUNTO (+1) PUNTO

No estar derrapando al pasar el cono de salida. (-1) PUNTO (+1) PUNTO

Corrección leve de la dirección para no perder el derrape. (-1) PUNTO (+1) PUNTO

Corrección brusca de la dirección para no perder el derrape. (-1) PUNTO (+1) PUNTO

No concatenar dos curvas puntuables. (-1) PUNTO (+1) PUNTO

Ángulo de derrape bajo. (-1) PUNTO (+1) PUNTO

Velocidad de derrape baja. (-1) PUNTO (+1) PUNTO

Apoyar un neumático fuera del asfalto (-1) PUNTO (+1) PUNTO

MOTIVO DEL ACIERTO VEH. PERSEGUIDOR VEH. PERSEGUIDO

Sacar gran cantidad de humo de los neumáticos traseros. (+1) PUNTO (-1) PUNTO

Velocidad de derrape alta. (+1) PUNTO (-1) PUNTO

Ángulo de derrape alto. (+1) PUNTO (-1) PUNTO

15) Cualquier circunstancia no contemplada en el artículo anterior, quedará a criterio de los Jueces de Hecho en primera instancia y de los Comisarios Deportivos si hubiere lugar.

ARTICULO 29. DIAGRAMA DE LAS BATALLAS.

Se establecerán los siguientes diagramas de **Batallas** (ver Anexo II, del presente Reglamento Deportivo) en función del número de vehículos clasificados en los entrenamientos clasificatorios.

Si hay menos de 12 vehículos clasificados se optará por el diagrama TOP 8, es decir la **FASE 3- FINALES** la disputarán los ocho pilotos mejor clasificados en la **FASE 2- ENTRENAMIENTOS CLASIFICATORIOS**

- Si hay como mínimo 12 vehículos clasificados se optará por el diagrama TOP 16,

Es decir la **FASE 3 –FINALES** la disputarán los dieciséis pilotos mejor clasificados en la **FASE 2-ENTRENAMIENTOS CLASIFICATORIOS**

- Si hay un número impar de participantes, se establecerán los duelos de manera similar, por lo que el participante que quede sin oponente será proclamado vencedor de su batalla y pasará automáticamente de ronda.

- La primera ronda **OCTAVOS DE FINAL**, estará formada por las batallas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, y 8.

- La segunda ronda **CUARTOS DE FINAL**, estará formada por las batallas 9, 10, 11, 12.

- La tercera ronda **SEMIFINALES**, estará formada por las batallas 13 y 14

- La última ronda la formarán la batalla 15 correspondiente al **3er y 4º puesto** y la batalla 16 **FINAL**.

Los vencedores de las batallas pasarán ronda, según diagrama hasta acceder a la final.

El ganador de la batalla 16 FINAL será proclamado PRIMER CLASIFICADO DEL CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEON SLALOM DRIFT en la categoría correspondiente.

ARTICULO 30. CLASIFICACIONES DE LA PRUEBA.

Serán de aplicación para ambas categorías (AM y PRO).

30.1. La clasificación final de la prueba se establecerá en virtud del diagrama de las batallas en primera instancia, y de los resultados de la Fase-2 Entrenamientos Clasificatorios en segunda instancia.

30.2. La Clasificación Final quedará así definida:

- 1er Clasificado: Vencedor de la batalla 16 (FINAL).

- 2º Clasificado: Perdedor de la batalla 16 (FINAL).

- 3er Clasificado: Vencedor de la batalla 15 (3er y 4º Puesto).

- 4º Clasificado: Perdedor de la batalla 15 (3er y 4º Puesto).

- 5º a 8º Clasificado: Perdedores de las batallas correspondientes a Cuartos de Final (batallas 9, 10, 11 y 12) ordenados según puntuación más alta obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.

- 9º a 16 º Clasificado: Perdedores de las batallas correspondientes a Octavos de Final (batallas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8) ordenados según puntuación más alta obtenida en la Fase-2 Entrenamientos Clasificatorios.

ARTICULO 31. SUSPENSIÓN DE UNA PRUEBA.

Si una prueba ya iniciada se debiera suspender por causas de fuerza mayor, sin haberse disputado por parte de todos los participantes las 3 Fases que la componen, se confeccionarán unas Clasificaciones Finales de acuerdo con los siguientes criterios:

31.1. Si la suspensión se produce antes de iniciados las batallas de la Fase-3 Finales, la Clasificación Oficial de la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios será elevada a Clasificación Final de la prueba.

31.2. Si la suspensión se produce con las batallas que forman la ronda de Octavos de Final de la Fase-3 Finales ya disputados, se confeccionará la siguiente clasificación:

- 1º al 8º Clasificado, los vencedores de las batallas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, y 8 ordenados según puntuación más alta obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.
- 9º al 16º Clasificado, los perdedores de las batallas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, y 8 ordenados según puntuación obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.

31.3. Si la suspensión se produce con las batallas que forman la ronda de Cuartos de Final de la Fase 3-Finales ya disputados, se confeccionará la siguiente clasificación:

- 1º al 4º Clasificado, los vencedores de las batallas 9, 10, 11 y 12 ordenados según puntuación obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.
- 5º al 8º Clasificado, los perdedores de las batallas 9, 10, 11 y 12 ordenados según puntuación obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.
- 9º al 16º Clasificado, los perdedores de las batallas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, y 8 ordenados según puntuación obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.

31.4. Si la suspensión se produce con las batallas que forman la ronda Semifinales de la Fase 3- Finales ya disputados, se confeccionará la siguiente clasificación:

- 1º y 2º Clasificado, los vencedores de las batallas 13 y 14 ordenados según puntuación obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.
- 3º y 4º Clasificado, los perdedores de las batallas 13 y 14 ordenados según puntuación obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.
- 5º al 8º Clasificado, los perdedores de las batallas 9, 10, 11 y 12 ordenados según puntuación obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.
- 9º al 16º Clasificado, los perdedores de las batallas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, y 8 ordenados según puntuación obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.

En todos los casos descritos, se elevaría esta clasificación resultante a Clasificación Final de la Prueba.

ARTICULO 32. PUNTUACIÓN.

32.1. En cada una de las pruebas puntuables disputadas, se establecerán las clasificaciones siguientes:

. **Una clasificación general para la Categoría AM del campeonato de Slalom Drift de Castilla y León.**

. **Una clasificación general para la Categoría PRO del campeonato de Slalom Drift de Castilla y León.**

32.2. Atribución de puntos. Después de cada prueba disputada y de acuerdo con el lugar obtenido en la Clasificación Final de la prueba, se atribuirán los puntos a los conductores/as de acuerdo al siguiente baremo:

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| POSICION | 1º | 2º | 3º | 4º | 5º | 6º | 7º | 8º | 9º | 10º | 11º | 12º | 13º | 14º | 15º | 16º |
| PUNTOS | 25 | 20 | 16 | 13 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 |

32.3. Puntuación Extra:

A los tres primeros clasificados de la Fase2-Entrenamientos Clasificatorios, se les atribuirán los siguientes puntos extra:

POSICION PUNTUACIÓN EXTRA

1er Clasificado Entrenamientos Clasificatorios 3 puntos

2º Clasificado Entrenamientos Clasificatorios 2 puntos

3er Clasificado Entrenamientos Clasificatorios 1 punto

Estos puntos extra obtenidos serán contabilizados en la clasificación final del certamen.

32.4. Los puntos obtenidos en cada categoría son acumulables solo para la categoría en la que se obtienen, no pudiendo sumar los puntos obtenidos en la categoría PRO con los obtenidos en la categoría AM, en caso de un cambio de Categoría de un participante.

ARTICULO 33. CEREMONIA DE PODIUM.

33.1. En cada prueba se entregarán los siguientes trofeos:

- . Trofeo a los tres primeros clasificados de la Categoría AM.
- . Trofeo a los tres primeros clasificados de la Categoría PRO.

33.2. Los Trofeos que se entregarán en la ceremonia de pódium, y por orden de cita, serán los siguientes:

- . Tercer Clasificado Categoría AM
- . Segundo Clasificado Categoría AM
- . Primer Clasificado Categoría AM
- . Tercer Clasificado Categoría PRO
- . Segundo Clasificado Categoría PRO
- . Primer Clasificado Categoría PRO

33.3. La no asistencia a la Ceremonia de Pódium, supondrá la pérdida del Trofeo, exceptuando razones de fuerza mayor.

ARTICULO 34. Campeonato de Slalom Drift de Castilla y León 2015. PREMIOS.

34.1 Tanto para la Categoría PRO como para la Categoría AM del campeonato de Slalom Drift de Castilla y León 2018, se retendrán los resultados obtenidos de todas las pruebas puntuables para el mismo.

34.2 Se declararán ganadores de las diferentes categorías, los pilotos que hayan obtenido el mayor número de puntos, según el artículo 32.

34.3. En caso de empate a puntos entre dos participantes de la misma categoría se tendrá en cuenta:

- . Número de podios obtenido, primando los primeros puestos.
- . Número de segundos puestos obtenidos.
- . Número de terceros puestos obtenidos.

Y así sucesivamente hasta lograr el desempate.

34.4. Premios. De acuerdo con la puntuación final, se otorgarán los premios siguientes:

- . Categoría PRO: PRIMER CLASIFICADO TROFEO
- . Categoría AM: PRIMER CLASIFICADO TROFEO

ARTICULO 35. SANCIONES.

35.1. Los Comisarios Deportivos pueden infligir la(s) sanción(es) prevista(s) en el presente Reglamento, así como la(s) que —a su exclusivo criterio— disponga(n) en aplicación del CDI o de otro(s) Reglamento(s) aplicable(s).

Asimismo, podrán actuar en ese sentido a petición del Director de Carrera o del Director de Competición.

35.2. Incidente significa un hecho o una serie de hechos que implique a uno o varios pilotos o toda acción de un piloto que los Comisarios Deportivos entiendan que:

- a)** Haya supuesto la interrupción de los entrenamientos libres, entrenamientos Clasificatorios de la Fase 2 o duelos de la Fase 3- Finales, en aplicación de la reglamentación aplicable.
- b)** Constituya una violación de la normativa aplicable (Reglamento(s), CDI, etc.).
- c)** Haya efectuado una falsa salida en las batallas o haya provocado la del oponente.
- d)** Provoque una colisión
- e)** Haya forzado a dejar la pista a otro piloto.
- f)** Entorpezca o impida ilegítimamente cualquier maniobra lícita de otro deportista.
- g)** Adelante ilegítimamente a otro piloto.
- h)** Desobedezca o haga caso omiso a las indicaciones, instrucciones o comunicaciones de los oficiales o del personal de organización de la prueba.
- i)** En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el buen orden deportivo que debe presidir el deporte del automóvil y sus competiciones.

35.3. Corresponderá a los Comisarios Deportivos determinar si se ha producido un Incidente, así como qué piloto(s) está(n) implicado(s) y si debe(n) ser sancionado(s).

35.4. Si los Comisarios Deportivos investigan un Incidente, deberán informar al equipo o equipos que estén implicados.

Si un piloto está implicado en un incidente y ha sido informado por los Comisarios Deportivos de dicha circunstancia antes de cumplirse 30 minutos desde la finalización de la prueba, no deberá abandonar el circuito sin el acuerdo previo de los citados oficiales.

35.5. Los Comisarios Deportivos podrán infligir a cualquier piloto implicado en un Incidente las penalizaciones establecidas en el Anexo 1.

35.6. Toda maniobra desleal, incorrecta, fraudulenta o antideportiva, realizada por el concursante o un miembro del equipo, podrá ser juzgada por los Comisarios Deportivos, que podrán pronunciar una penalización, pudiendo llegar a la exclusión del meeting y si lo creen conveniente ordenar que se redacte un informe de los hechos, dirigido al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina de la R.F.E. d A.

35.7. Aquellos incidentes cuyas circunstancias así lo aconsejen, podrá diferirse la aplicación de la correspondiente sanción o trasladar la misma a e l(los) siguiente(s) Meeting(s).

ARTÍCULO 36. RECLAMACIONES Y APELACIONES.

36.1. Toda reclamación deberá presentarse por escrito dirigida al Director de Carrera. En su ausencia deberá dirigirse al Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos.

36.2. Cualquier concursante podrá presentar una reclamación contra la conformidad de otro vehículo. Esta podrá versar sobre diferentes elementos mecánicos que deberán ser obligatoriamente especificados. En cualquier caso las reclamaciones deberán concretarse sobre aspectos bien definidos, nunca sobre conceptos vagos o generales (ejemplo: no se podrá reclamar contra las prestaciones de vehículo, contra la estabilidad, contra el motor, etc.

36.3. Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Art. 13 del Código Deportivo Internacional, acompañada de una caución establecida en MIL EUROS (1.000 €). Si la reclamación entrañara el desmontaje (y consecuentemente su montaje) del vehículo se exigirá una fianza complementaria que será establecida en función de la naturaleza de la operación y de la tarifa horaria en vigor para la mano de obra en el lugar donde se realice el desmontaje y posterior montaje, y en función del vehículo de que se trate.

36.4. Si la reclamación abarcara varios elementos, la fianza será la acumulación de los diferentes gastos de verificación.

36.5. Si la reclamación fuese fundada se devolverán las fianzas al reclamante y el reclamado cargará con los gastos reales de la verificación.

36.6. Si la reclamación fuera infundada, el reclamante perderá la fianza de MIL euros (1.000 €) y pagará los gastos reales de la verificación con cargo a la fianza complementaria, devolviendo el resto — si ha lugar— al reclamante. En caso contrario deberá abonar el resto del coste de la verificación.

36.7. En el caso de inocencia del concursante en una verificación de oficio, éste acepta que no se le reconozca ningún reembolso. En caso de que en la verificación de oficio se detectase una irregularidad, el concursante cargará con los gastos reales de la verificación.

36.8. Conforme a lo indicado en el Art. 14 del Código Deportivo Internacional, todo concursante tiene derecho a apelar contra las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de las pruebas en la forma y plazos establecidos en el citado Artículo, acompañado de una caución de 2.500 Euros.

36.9. Derecho de Reclamación.

36.10.1. El derecho de reclamación solo corresponderá a los concursantes; no obstante, los oficiales podrán siempre actuar de oficio, incluso en caso de que no se presente reclamación alguna.

36.10.2. Varios Concurssantes no pueden presentar una reclamación conjunta.

36.10.3. Un concursante que desee presentar una reclamación contra más de un concursante debe presentar tantas reclamaciones como concursantes estén implicados en la acción correspondiente.

36.11. Serán inadmisibles las reclamaciones contra las decisiones adoptadas por los Jueces de Hecho en el ejercicio de sus funciones. Las decisiones de dichos jueces son definitivas e inapelables.

ARTÍCULO 37. ZONA DE ASISTENCIA.

37.1. El organizador tendrá previsto dentro del recinto del circuito una zona destinada a la asistencia mecánica del vehículo. (Zona paddock, box, etc.)

37.2. Todas las reparaciones exceptuando las autorizadas por los Comisarios Deportivos se deberán efectuar dentro de la zona de asistencia.

37.3. Dentro de la zona de asistencia, está prohibido hacer pruebas de aceleración, poner en peligro la integridad física de otras personas, etc. Cualquier infracción a las normas de la zona de asistencia, podrá ser sancionada con una penalización pudiendo llegar a la exclusión de la prueba, a criterio de los Comisarios Deportivos.

ARTÍCULO 38. PARQUE CERRADO. VERIFICACIONES FINALES.

38.1. Al finalizar la prueba, cada equipo será el encargado de trasladar su vehículo al Parque Cerrado. Se procederá a un control rápido para verificar su conformidad con el vehículo presentado en las verificaciones preliminares.

38.2. Los vehículos se considerarán en régimen de parque cerrado desde que finalizan su participación hasta 30 minutos después de hacerse pública la clasificación provisional de la prueba.

38.3. Durante el régimen de parque cerrado está prohibido hacer cualquier reparación en el vehículo.

38.4. Los participantes que por cualquier razón o situación no finalicen la prueba y deseen aparecer en la clasificación de la prueba han de depositar obligatoriamente el vehículo en el parque cerrado.

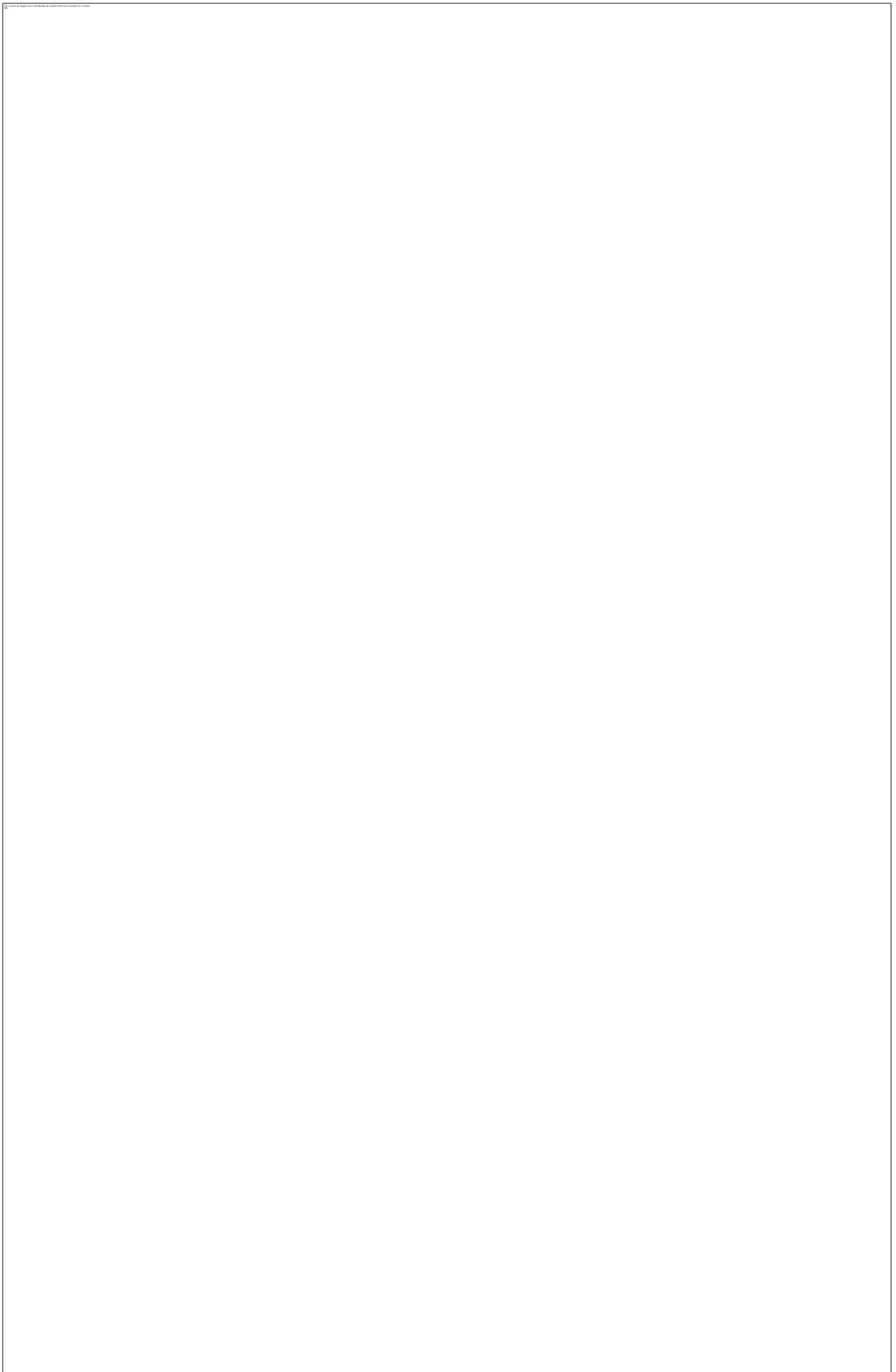
38.5. Después de aparcar el vehículo en el parque cerrado, los pilotos abandonarán el mismo y quedará prohibida la entrada a partir de este momento hasta la autorización de los Comisarios Deportivos.

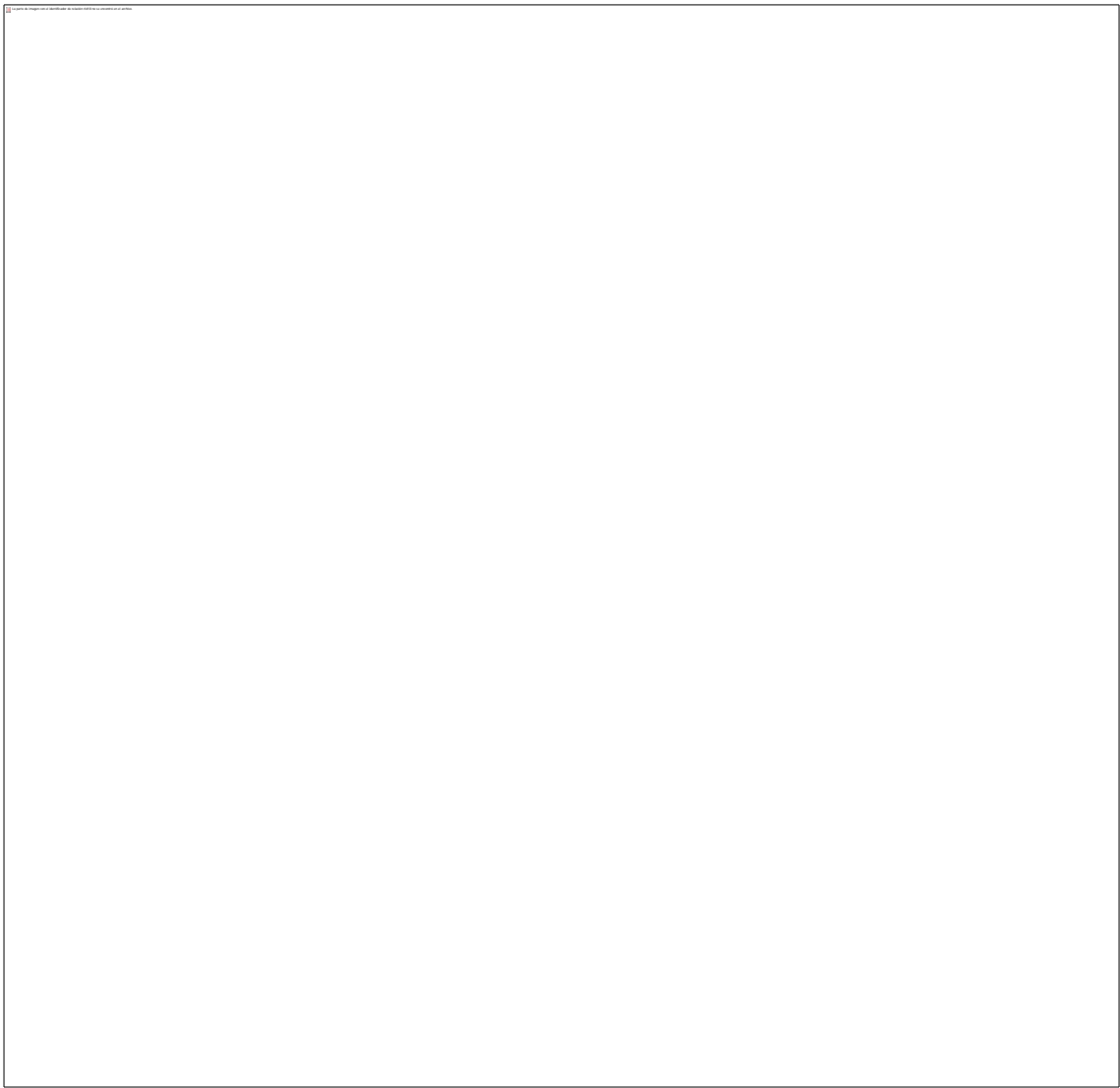
38.6. Cualquier infracción a las normas de Parque Cerrado comportará la exclusión de la prueba, a criterio de los Comisarios Deportivos.

ANEXO I

| ARTÍCULO | MOTIVO | VEZ | SANCIÓN |
|---------------------|---|------------|--------------------------|
| 12.1.a) | No solicitar permiso instalación cámara on board. | TODAS | A criterio de los CC.DD. |
| 12.1.b) | No informar en verificaciones del montaje de la cámara. | TODAS | A criterio de los CC.DD. |
| 16.1. / 17.4. | No estar acreditado / localizable. | TODAS | A criterio de los CC.DD. |
| 16.2. | No obedecer banderas señalización. | TODAS | A criterio de los CC.DD. |
| 17.4. / 16.1. | No estar localizable. | TODAS | A criterio de los CC.DD. |
| 17.7. | No respetar bandera roja. | TODAS | A criterio de los CC.DD. |
| 17.8. | No respetar bandera negra. | TODAS | A criterio de los CC.DD. |
| 18.2. / 18.3./18.7. | No respetar lo dispuesto en estos artículos. | TODAS | No autorizado. |
| 18.4. | Ausencia de un número de competición | TODAS | No autorizado. |
| 18.5. | Ausencia de ambos números de competición. | TODAS | Exclusión |

| | | | |
|--------|--|-----------------------|--|
| 18.6. | Ausencia del nombre del piloto. | TODAS | A criterio de los CC.DD. No autorizado. |
| 19.4. | Ausencia de publicidad obligatoria. | TODAS | Penalización en metálico = derechos de inscripción. |
| 19.11. | No respetar colocación publicidad obligatoria. | TODAS | No autorizado. |
| 19.12 | Ausencia publicidad obligatoria. | TODAS | Pérdida de puntos conseguidos en la prueba/ exclusión del O.S.D. |
| 20.3. | Instalación de estructuras en el paddock sin permiso. | TODAS | A criterio de los CC.DD. Mínimo 100 €. |
| 20.4. | Animales en zonas prohibidas (Responsable el concursante) | 1ª 2ª 3ª | 150 €. 300 €. 450 €. |
| 20.6. | Ausencia de pase o acreditación pertinente. | TODAS | A criterio de los CC.DD. |
| 20.7. | Situación del equipo y reparaciones fuera de su zona asignada. | 1ª 2ª 3ª | Amonestación 50 €. 100 €. |
| 20.9. | Mal uso de los servicios e instalaciones indicados en éste artículo. | TODAS | A criterio de los CC.DD. |
| 20.10. | No tener todo el material en el box. | TODAS | A criterio de los CC.DD. |
| 20.11. | No retirar los neumáticos y residuos al terminar. | TODAS | A criterio de los CC.DD. |
| 21.1. | No llevar elementos de seguridad pertinentes. | Ent. Calif. Duelos | No autorizado. Exclusión. |





Reglamento Técnico

El presente Reglamento Técnico no se ha escrito en términos de prohibición sino en términos de autorización. Cualquier modificación está prohibida si no está expresamente autorizada en el mismo. Los concursantes y/o pilotos son responsables de que sus vehículos cumplan con toda la normativa.

Los oficiales/comisarios podrán intervenir para comprobar que se cumpla el presente Reglamento Deportivo y Reglamento Técnico de la categoría, en los términos que así lo indiquen.

ARTICULO 1. VEHICULOS ADMITIDOS, DEFINICION DE VEHICULOS ADMITIDOS.

1.1. Serán admitidos los vehículos con tracción únicamente al tren posterior, con ficha de homologación vigente, caducada y también los no homologados.

1.2. Se, establece para el presente año en el campeonato de Slalom Drift de Castilla y León, las categorías siguientes:

a) Categoría **AM**: En esta categoría se encuadran los vehículos de serie tipo turismo con tracción al tren posterior. Se permite la preparación descrita en el artículo 2 del presente Reglamento.

b) Categoría **PRO**: En esta categoría se encuadran los vehículos con tracción al tren posterior modificados, con una preparación para mejorar prestaciones y seguridad.

1.3. El organizador, se reserva el derecho de estudiar la admisión de CUALQUIER TIPO DE VEHICULO en base a las siguientes características:

- Grado de contaminación del vehículo.
- Años de antigüedad del vehículo.
- Combustible /Fuente de alimentación del vehículo.
- Nivel de preparación / Seguridad del vehículo.
- Aspecto del vehículo.
- Palmarés histórico del vehículo.

De aplicación en todas las categorías.

1.4. Igualmente el organizador, se reserva el derecho de cambiar de categoría un vehículo, en función de sus prestaciones o cualquier otra razón.

ARTICULO 2. NORMATIVA PARA LOS VEHICULOS INSCRITOS VEHÍCULOS AM

2.1 Todos los vehículos de la categoría AM deberán de cumplir las disposiciones del presente Reglamento Técnico durante todo el Meeting, cualquier infracción a las disposiciones de este Reglamento serán objeto de una sanción a criterio de los Comisarios Deportivos, que podrá llegar a la exclusión del mismo. A continuación se enumeran los requisitos específicos a cumplir.

2.1.1. **Motor**. Se permite modificar o sustituir los motores **por otro del mismo chasis**. Todos los tapones de drenaje deben estar sólidamente asegurados. Se permite la sustitución de elementos del sistema de admisión y alimentación (turbos, bombas de gasolina, filtros...)

2.1.2. **Suspensión**. Se permite la sustitución y/o modificación de los amortiguadores de suspensión. Se permite la sustitución y/o modificación de los muelles de suspensión .No está permitida la sustitución y/o modificación de los brazos o triángulos de suspensión superior o inferior del vehículo. No está permitida ninguna modificación/variación en los anclajes de los elementos del sistema de suspensión (torretas, etc...).No está permitido el montaje de "tensión todos" o tirantes de suspensión regulables. Estará permitido el montaje de una barra refuerzo entre torretas de suspensión en la parte anterior y asimismo en la parte posterior del vehículo.

2.1.3. **Carrocería.** Está permitido el uso de paneles aftermarket de carrocería, parachoques y alerones. Los capós y rejillas deben estar adecuadamente fijados y asegurados. El habitáculo debe quedar totalmente aislado del compartimento motor. Los vehículos deberán presentar un estado impecable en el momento de la verificación técnica. Ningún elemento cortante o punzante podrá salir del límite que supone el perímetro de la carrocería y todo elemento montado sobre ésta, deberá estar debidamente fijado sobre sus partes sólidas.

2.1.4. **Dirección.** El sistema de dirección debe ser **estrictamente de serie**. No se permite ninguna modificación. Está permitida la variación de la geometría de la dirección tanto en convergencia como en ángulos de avance, salida y caída siempre y cuando estos ajustes se puedan realizar con los elementos mecánicos montados de serie en el vehículo. No está permitido añadir arandelas o el montaje de "tie rods" o bieletas de dirección sobre medida.

2.1.5. **Frenos.** Los frenos deben estar en perfectas condiciones de aspecto y de funcionamiento, incluyendo: pinzas, discos, pastillas de freno, canalizaciones, líquido y pedal de accionamiento. Se permiten los frenos de mano hidráulicos.

2.1.6. **Llantas.** Se pueden usar llantas distintas de las de serie.

2.1.7. **Ganchos.** Es **obligatorio** disponer de al menos una estructura de enganche en la parte anterior y otra en la parte posterior del vehículo, para remolcar el mismo en caso de accidente o avería. Dichos enganches deberán montarse en lugar fácilmente accesible y estar claramente identificados. Estas estructuras de enganche deberán permanecer montadas durante todo el Meeting.

2.1.8. **Combustible.** El tanque de combustible deberá ser el de origen o en caso de ser sustituido deberá ser un tanque de seguridad y estar situado fuera del habitáculo. Está permitido utilizar cualquier octanaje de gasolina de automoción. El tapón del tanque o depósito de combustible deberá estar sólidamente fijado a fin de que no pueda abrirse en caso de impacto. No se tolerará fugas de combustible de ningún tipo.

2.1.9. **Batería.** La batería es libre y deberá estar sólidamente fijada y protegida en su lugar de origen. Si se desplaza de su lugar de origen, y se instala en el habitáculo, la instalación deberá cumplir lo siguiente:

- La batería debe estar sujeta firmemente y el terminal positivo debe estar protegido.
- En caso de montarse batería húmeda, ésta deberá estar cubierta por una caja de plástico a prueba de fugas, fijada de forma independiente a la batería. Dicha caja deberá incluir una toma de aire con su salida fuera del habitáculo.

2.1.10. **Electricidad.** Es obligatorio instalar un desconectador interior con paro y desconexión de batería a la vez. Los interruptores exteriores están encarecidamente recomendados y deben señalizarse correctamente. En caso de existir, deberá situarse obligatoriamente por debajo del montante del parabrisas, en el lado del piloto. Asimismo deberá estar claramente indicado por un rayo rojo dentro de un triángulo azul, envuelto por una línea blanca de un mínimo de 12 cm. de base.

2.1.11. **Luces.** Es **obligatorio** el perfecto funcionamiento de las luces de emergencia y un mínimo de una luz de posición y una de freno posteriores.

2.1.12. **Neumáticos.** No están permitidos los neumáticos slicks. Es obligatorio el uso de neumáticos comerciales homologados para el uso convencional por carretera. No hay limitación en el número de neumáticos a utilizar en cada Meeting.

2.1.13. **Escape.** (Sistema de gases de escape). El sistema de gases de escape deberá contar al menos con un silencioso. No se permiten los escapes libres.

2.1.14. **Arco de Seguridad.** Está permitida y recomendada la instalación del arco de seguridad.

2.1.15. **Asientos.** Está permitida y recomendada la instalación de baquet.

2.1.16. **Arneses.** Está permitida y recomendada la instalación y uso de arnés de seguridad de al menos cuatro puntos de anclaje. No será necesario que tenga homologación F.I.A. vigente.

2.1.17. **Techo.** Los vehículos convertibles o descapotables deberán llevar un techo duro o en su defecto la capota subida, si dicha capota es de tela deberá montar arco de seguridad.

2.1.18. **Fugas.** No estarán permitidas las fugas de fluidos de ningún tipo.

2.1.19. **Extintor.** Es **obligatorio** montar en el interior del habitáculo del vehículo un extintor manual de mínimo 2 kg de agente extintor, sólidamente fijado y fácilmente accesible al piloto. La información siguiente deberá figurar visiblemente en el extintor:

- Capacidad (mínimo 2.0 kg, 2.4 kg para AFFF), peso o volumen del agente extintor.
- Tipo de agente extintor (Solamente serán aceptados los de AFFF, FX, G-Tec, Viro 3 y polvo).
- Fecha de Revisión (No debe superar en dos años la fecha del último llenado o última revisión) o Caducidad del extintor.

2.1.20. **Redes.** Está permitida y recomendada la instalación de redes en las puertas. En el caso de colocarse, estas deberán tener las siguientes características:

- Anchura mínima de las bandas: 19 mm.
- Tamaño mínimo de las aberturas: 25 x 25 mm
- Tamaño máximo de las aberturas: 60 x 60 mm

2.1.21. No se permitirá la presencia de ningún elemento sin fijar ni en el habitáculo ni en el maletero del vehículo.

VEHICULOS PRO

2.2. Todos los vehículos de la categoría PRO deberán de cumplir las disposiciones del presente Reglamento Técnico durante todo el Meeting. Cualquier infracción a las disposiciones de este Reglamento será objeto de una sanción a criterio de los Comisarios Deportivos, que podrá llegar a la exclusión del mismo. A continuación se enumeran los requisitos específicos a cumplir.

2.2.1. **Motor.** Se permite modificar o sustituir los motores. Todos los tapones de drenaje deben estar sólidamente asegurados. Se permite la sustitución de elementos del sistema de admisión y alimentación (turbos, bombas de gasolina, filtros...)

2.2.2. **Suspensión.** Está permitida la sustitución y/o modificación de los amortiguadores de suspensión. Está permitida la sustitución y/o modificación de los muelles de suspensión. Está permitida la sustitución y/o modificación de los brazos o triángulos de suspensión superior o inferior del vehículo por "tensión rods" o regulables. Está permitida la modificación/variación en los anclajes de los elementos del sistema de suspensión (torretas, etc...). Estará permitido el montaje de una barra refuerzo entre torretas de suspensión en la parte anterior y así mismo en la parte posterior del vehículo.

2.2.3. **Carrocería.** Está permitido el uso de paneles aftermarket de carrocería, parachoques y alerones. Los capós y rejillas deben estar adecuadamente fijados y asegurados. El habitáculo debe quedar totalmente aislado del compartimento motor. Los vehículos deberán presentar un estado impecable en el momento de la verificación técnica. Ningún elemento cortante o punzante podrá salir del límite que supone el perímetro de la carrocería y todo elemento montado sobre ésta, deberá estar debidamente fijado sobre sus partes sólidas.

2.2.4. **Dirección.** Está permitida la modificación del sistema de dirección y el montaje de direcciones rápidas. Está permitida la variación de la geometría de la dirección tanto en convergencia como en ángulos de avance, salida y caída. Está permitida la utilización de “tie rods” o bieletas de dirección sobremedida.

2.2.5. **Frenos.** Los frenos deben estar en perfectas condiciones de aspecto y de funcionamiento, incluyendo: pinzas, discos, pastillas de freno, canalizaciones, líquido y pedal de accionamiento. Se permiten modificaciones en el sistema de frenada y los frenos de mano hidráulicos.

2.2.6. **Llantas.** Se pueden usar llantas distintas de las de serie.

2.2.7. **Ganchos.** Es obligatorio disponer de al menos una estructura de enganche en la parte anterior y otra en la parte posterior del vehículo, para remolcar el mismo en caso de accidente o avería. Dichos enganches deberán montarse en lugar fácilmente accesible y estar claramente identificados. Estas estructuras de enganche deberán permanecer montadas durante todo el Meeting.

2.2.8. **Combustible.** Está permitida la sustitución y/o montaje de un depósito de combustible de seguridad según norma F.I.A. FT3 1999, FT3.5 o FT5, LT 01 de la F.I.A, en el emplazamiento original del vehículo o en el portaequipajes. El montaje de éste deberá disponer de un orificio para evacuar el carburante que pudiera derramarse en el compartimento del depósito. La posición y el tamaño del orificio de llenado así como del tapón de cierre, pueden cambiarse a condición de que la nueva instalación no sobrepase la carrocería y presente todas las garantías contra una fuga de carburante hacia los compartimentos interiores del vehículo. Está permitido utilizar cualquier octanaje de gasolina de automoción. El tapón del tanque o depósito de combustible deberá estar sólidamente fijado a fin de que no pueda abrirse en caso de impacto. No se tolerará fugas de combustible de ningún tipo.

2.2.9. **Batería.** La batería es libre y deberá estar sólidamente fijada y protegida en su lugar de origen. Si se desplaza de su lugar de origen, y se instala en el habitáculo, la instalación deberá cumplir lo siguiente:

- La batería debe estar sujeta firmemente y el terminal positivo debe estar protegido.
- En caso de montarse batería húmeda, ésta deberá estar cubierta por una caja FIA.

2.2.10. **Electricidad.** Es obligatorio el montaje de un interruptor maestro de corte de corriente. Dicho interruptor deberá anular todos los circuitos eléctricos (Batería, alternador, luces, bobinas, arranque, etc...) e igualmente parar el motor. Este corta-circuitos deberá ser de un modelo anti-chispas y deberá poder ser accionado tanto desde el exterior como desde el interior del vehículo. El interruptor de corte exterior deberá situarse obligatoriamente por debajo del montante del parabrisas, en el lado del piloto. Asimismo deberá estar claramente indicado por un rayo rojo dentro de un triángulo azul, envuelto por una línea blanca de un mínimo de 12 cm. de base.

2.2.11. **Luces.** Es **obligatorio** el perfecto funcionamiento de las luces de emergencia y un mínimo de una luz de posición y una de freno posteriores.

2.2.12. **Neumáticos.** No están permitidos los neumáticos slicks. Es obligatorio el uso de neumáticos comerciales homologados para el uso convencional por carretera. No hay limitación en el número de neumáticos a utilizar en cada Meeting.

2.2.13. **Escape.** (Sistema de gases de escape). El sistema de gases de escape deberá contar al menos con un silencioso. No se permiten los escapes libres.

2.2.14. **Jaula antivuelco:** Las jaulas/barras antivuelco deberán ser de seis puntos o más y de acuerdo con el anexo J de la FIA y encontrarse en buen estado.

2.2.15. **Asientos.** Es obligatoria la instalación de baquet homologado (norma F.I.A. 8855-1999).

2.2.16. **Arneses.** Es obligatoria la instalación y uso de arnés de seguridad de al menos cuatro puntos de anclaje (norma F.I.A. 8853/98 o 8854/98.).

2.2.17. **Techo.** Los vehículos convertibles o descapotables deberán montar redes en las puertas según el art. 2.2.20. del presente Reglamento Técnico, así como en la parte superior del arco de seguridad.

2.2.18. **Fugas.** No estarán permitidas las fugas de fluidos de ningún tipo.

2.2.19. **Extintor.** Es **obligatorio** montar en el interior del habitáculo del vehículo un extintor manual de mínimo 2 kg de agente extintor, sólidamente fijado y fácilmente accesible al piloto. La información siguiente deberá figurar visiblemente en el extintor:

- Capacidad (mínimo 2.0 kg, 2.4 kg para AFFF), peso o volumen del agente extintor.
- Tipo de agente extintor (Solamente serán aceptados los de AFFF, FX, G-Tec, Viro 3 y polvo).
- Fecha de Revisión (No debe superar en dos años la fecha del último llenado o última revisión) o Caducidad del extintor.
- Deberá poder ser accionado desde el exterior con un tirador situado obligatoriamente por debajo del montante del parabrisas, en el lado del piloto. Asimismo deberá estar claramente indicado por una letra E roja dentro de un círculo blanco, envuelto por una línea roja de un diámetro de 10cm.

2.2.20. **Redes.** Está permitida y recomendada la instalación de redes en las puertas. En el caso de colocarse, estas deberán tener las siguientes características:

- Anchura mínima de las bandas: 19 mm.
- Tamaño mínimo de las aberturas: 25 x 25 mm
- Tamaño máximo de las aberturas: 60 x 60 mm

2.2.21. No se permitirá la presencia de ningún elemento sin fijar ni en el habitáculo ni en el maletero del vehículo.

ARTICULO 3. VESTIMENTA PILOTO

3.1. Categoría AM:

Será **obligatorio**:

- Casco integral o semi-integral con homologación para circular en motocicleta por la carretera.
- Guantes **homologados**.
- Ropa: **Mono homologado C.I.K. / F.I.A. norma 2001-1 Level 1 / Level 2 como mínimo, recomendándose fuertemente el uso de un mono ignífugo norma F.I.A. 8856-2000.**
- Calzado deportivo que cubra todo el pie, siendo recomendable el uso de botines homologados.

Fuertemente recomendado:

- Ropa interior ignífuga homologada norma F.I.A. 8856-2000
- Calcetines ignífugos homologados norma F.I.A. 8856-2000
- Botines homologados norma F.I.A. 8856-2000

3.2. Categoría PRO:

Será **obligatorio**:

- Casco integral o semi-integral con homologación F.I.A. 8860-2010/ 8858-2010
- Guantes homologados norma F.I.A. 8856-2000
- Mono ignífugo homologado norma F.I.A. 8856-2000

Fuertemente recomendado:

- Ropa interior ignífuga homologada norma F.I.A. 8856-2000
- Calcetines ignífugos homologados norma F.I.A. 8856-2000
- Botines homologados norma F.I.A. 8856-2000