



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 Drift de Tenerife 2020.

ARTICULO 3. ORGANIZACIÓN DE LAS COMPETICIONES.

3.1. Club Deportivo Jonay Motor, en adelante Jmotor Eventos, con la aprobación de la FCA (Federación Canaria de Automovilismo), organiza para la temporada 2020 el Campeonato Drift 2020 de Tenerife. El Comité Organizador estará compuesto por al menos 3 personas a elección del Club.

ARTICULO 4. REGLAMENTO DEPORTIVO Y COMPLEMENTOS.

Las modificaciones al presente reglamento serán propuestas por El Comité organizador del Campeonato Drift 2020 de Tenerife a la FCA, para su aprobación, si procede.

4.1. Aplicación e Interpretación del Reglamento.

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

4.1.2. Toda reclamación presentada por un CONCURSANTE será transmitida a los Comisarios Deportivos para su estudio y toma de decisiones.

4.1.3. Todos los casos no previstos en el presente Reglamento o en el Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas, Trofeos de Canarias, así como las dudas que pudieran derivarse de su interpretación serán resueltas por el Comité Organizador de este Trofeo.

4.1.4. Todos los participantes estarán obligados a conocer este Reglamento, debiendo respetar su contenido, y no pudiendo, por tanto, alegar ignorancia del mismo.

4.1.5. 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 desclasificación, y si lo estimasen



conveniente ordenar que se redacte un informe de los hechos, dirigido al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina de la FCA.

4.1.6. Todos los participantes estarán obligados a conocer este Reglamento, cuya copia les será entregada 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 de Canarias.

FCA El Comité organizador del Campeonato Drift 2020 de Tenerife propondrá los siguientes oficiales, y sus nombres serán comunicados a la citada Federación para su aprobación, si procede:

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

5.3 Los Jueces de Hechos serán los encargados de puntuar tanto en los Entrenamientos Clasificatorios, como en las Batallas de las Finales. Ver art. 28.

ARTICULO 6 OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES.

Jmotor Eventos, con la correspondiente aprobación de la FCA establece para el presente año dentro del Campeonato Drift 2020 de Tenerife las categorías y divisiones siguientes:

- ✦ Open Slalom Drift AM (Destinada a pilotos noveles)
- ✦ Open Slalom Drift Semi PRO (Destinada a pilotos noveles)
- ✦ Open Slalom Drift PRO2 (Destinada a pilotos profesionales, ganadores de la categoría Semi PRO en ediciones anteriores y los así declarados por el organizador)



- ✦ Open Slalom Drift PRO (Destinada a pilotos profesionales, ganadores de la categoría Semi PRO en ediciones anteriores y los así declarados por el organizador.)

ARTICULO 7. ORDEN DE PRELACIÓN

7.1. Serán de aplicación, por orden de prelación:

- a) Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos Trofeos y Copas de Tenerife.
- b) El Reglamento Deportivo de los Campeonatos Trofeos y Copas de Canarias de velocidad c) en Circuito
- d) El Reglamento del Campeonato Drift 2020 de Tenerife.
- e) El Reglamento Particular de la competición

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

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.

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. Las categorías establecidas para 2020 en el Campeonato Drift 2020 de Tenerife son:

- a) Categoría AM: Vehículos de serie tipo turismo con tracción al tren posterior, motor atmosférico y cuya cilindrada sea inferior a 2.800 c.c. Se permite la preparación descrita en el Reglamento Técnico del C.D.T.
- b) Categoría Semi PRO: Vehículos de serie tipo turismo con tracción al tren posterior. Se permite la preparación descrita en el Reglamento Técnico del C.D.T.
- c) Categoría PRO2: Vehículos de serie tipo turismo con tracción al tren posterior modificados, con una preparación superior a la de serie para mejorar prestaciones y seguridad, descrita en el Reglamento Técnico del C.D.T. y restricciones según palmarés.



d) **Categoría PRO:** Vehículos de serie tipo turismo con tracción al tren posterior modificados, con una preparación superior a la de serie para mejorar prestaciones y seguridad, descrita en el Reglamento Técnico del C.D.T.

8.2. El Comité organizador del Campeonato Drift 2020 de Tenerife, 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.

8.3. El Comité organizador del Campeonato Drift 2020 de Tenerife se reserva el derecho de admitir o no un vehículo, en función de sus prestaciones o cualquier otra razón. Igualmente, el organizador se reserva el derecho de cambiar de categoría un vehículo, en función de sus prestaciones o cualquier otra razón.

ARTICULO 9. COMPETICIONES PUNTUABLES

9.1. El número de competiciones puntuables para el C.D.T, serán las detalladas en el calendario de la FCA.

9.2 Jmotor Eventos se reserva el derecho a modificar el lugar y la fecha de una o diversas competiciones del calendario.

ARTICULO 10. ASPIRANTES

10.1. El Campeonato Drift 2020 de Tenerife estará reservado a pilotos poseedores de la correspondiente licencia de conductor válida para la temporada 2020 según lo establecido en el Artículo 2 de las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas, Trofeos de Tenerife.

Asimismo, el Campeonato Drift 2020 de Tenerife está abierto a todos los pilotos que estén en posesión de las correspondientes licencias expedidas por las ADN de los países miembros de la U.E. y asimilados según lo establecido en la normativa de la F.I.A.



10.2. Convenios suscritos por la FCA.

Para la temporada 2020 la FCA. ha suscrito convenios con las ADN de España, Portugal y Andorra.

En base a los citados convenios, los deportistas de nacionalidad portuguesa y andorrana podrán participar —puntuando y bloqueando puntuaciones—, en el C.D.T.

ARTICULO 11. INSCRIPCIONES

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

11.2. La cuota de inscripción máxima será de 250,00 €.

11.3. En el Reglamento Particular de cada competición 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, el Comité organizador del Campeonato Drift 2020 de Tenerife confeccionará una lista en la que constará el CONCURSANTE, el piloto y el vehículo. Esta lista será enviada inmediatamente a la FCA.

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 competiciones 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, ni participar en dos categorías de la misma competición, excepto los AM que lo podrán en SEMI-PRO y los PRO2 que podrán en PRO.

11.8. El Concurstante no podrá cambiar el vehículo inscrito durante el transcurso de la competición.

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 competición bajo su única y exclusiva responsabilidad.



- ✦ Que no hará responsable ni a la F.C.A. 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 competición.
 - ✦ 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 piloto.
- 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 que se abonen los derechos de inscripción fuera del plazo establecido, 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 de que la competición 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 competición y se notifique antes de las verificaciones.
- 11.15.** Los concursantes deberán inscribirse obligatoriamente para cada una de las competiciones de que conste el Certamen, rellenando los boletines oficiales de inscripción en su totalidad.
- 11.16.** Al realizar la inscripción en una competición, 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 competición.
jmotoreventos@hotmail.com

ARTICULO 12. DERECHOS DE IMAGEN

Los derechos de imagen y de difusión pública de las competiciones puntuables para el Campeonato Drift 2020 de Tenerife, pertenecen en exclusiva al organizador Jmotor Eventos. En consecuencia, la formalización de la inscripción en una de estas competiciones implica para los CONCURSANTES, pilotos y miembros de los equipos que tomen parte en la misma, la cesión expresa a Jmotor Eventos 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 Jmotor Eventos podrá utilizar la imagen de personas físicas involucradas en una competición 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.

ARTICULO 13 SEGUROS.

13.1. Los Organizadores de competiciones incluidas en el Calendario de la F.C.A. 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 competiciones 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.C.A. asume la responsabilidad de la contratación directa de un seguro que cubre dichas competiciones.

13.2. Al expedirse el permiso de organización, una vez cumplidos los requisitos establecidos, la competición queda asegurada con las coberturas y en los términos y condiciones que establece la Ley 10/1990 del Deporte y en el Anexo II del R.D. 1428/2003, mediante la póliza de seguro contratada al efecto por la F.C.A.



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 pilotos titulares, quedan amparados por la Póliza de seguros contratada por la F.C.A., quedando excluidos los daños que puedan sufrir los propios pilotos o automóviles participantes.

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

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

ARTICULO 14. COMPETICIÓN DE CARÁCTER AUTÓNOMICO EN UNA PRUEBA DONDE SE CELEBRE UNA COMPETICIÓN PUNTUABLE PARA EL CAMPEONATO DRIFT 2020 DE TENERIFE.

14.1. Únicamente la FCA podrá autorizar que en una prueba donde se celebre una competición puntuable para el Campeonato Drift 2020 de Tenerife, puedan tener lugar otras competiciones de la misma especialidad deportiva no puntuables para dicho Certamen y en ese caso será de aplicación lo establecido en las PCCTCE.

ARTICULO 15. ANULACIÓN DE UNA COMPETICION.

El Comité organizador del Campeonato Drift 2020 de Tenerife se reserva el derecho de anular una competición si el número de inscritos es igual o menor a 8 vehículos, así como por razones de fuerza mayor, así entendido por dicho Entidad.

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 competición. El hecho de no respetar dichas órdenes o señalizaciones comportara a criterio de los Comisarios Deportivos una penalización, pudiendo llegar a la desclasificación de la competición.



ARTICULO 17. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTEES

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 competición 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 competición.

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 competición), 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 FCA. 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). Ver Anexo IV

18.3. Los números de competición 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 desclasificación de la competición.

18.6. El color de los números de competición será el definido a continuación para cada una de las categorías establecidas para el Campeonato Drift 2020 de Tenerife.:

- Categoría AM: Números de competición de color negro sobre fondo blanco.
- Categoría SEMI PRO: Números de competición de color negro sobre fondo blanco
- Categoría PRO2: Números de competición de color negro sobre fondo blanco.
- Categoría PRO: Números de competición de color negro sobre fondo blanco.

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 doble 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 competición serán sancionados con una penalización en metálico igual a los derechos de inscripción.

19.5. Patrocinadores:

Los patrocinadores del Campeonato Drift 2020 de Tenerife 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 C.D.T., 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 Drift 2020 de Tenerife, 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 FCA.
- 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 competición y/o la FCA.

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 competición.

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



19.12 Situación de la publicidad obligatoria. La publicidad obligatoria del C.D.t. deberá colocarse en los lugares establecidos en el Anexo IV del 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 Anexo IV del 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 competición llevará consigo la pérdida de los puntos conseguidos en la misma, pudiendo llegar a la expulsión del C.D.T.2020.

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 competición.

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

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

20.4. Está prohibida la entrada de animales (excepto aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de los servicios de seguridad y perros de invidentes), 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 Boxes, Pit Lane y 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 Pit Lane 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 competición. En caso de no hacerlo, deberán abonar la tasa de recogida y reciclaje correspondiente.

20.12. Todos los equipos deberán de disponer una lona impermeable en la zona de reparación y/o estacionamiento del vehículo dentro de su zona en el paddock a fin de no filtrar ningún tipo de líquido al subsuelo. Está deberá ser recogida al finalizar el evento. Esta lona podrá ser substituida por una marquesina tipo stand siempre y cuando cumpla su función.

20.13. En los circuitos donde esté disponible una zona de repostaje esta deberá ser usada por los participantes.

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 C.D.T, lleven siempre todos los elementos de seguridad (mono, cascos, guantes, etc.). La falta de uno de estos elementos conllevará una sanción descrita en el Anexo I Penalizaciones de este 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 30 Km/h.

21.4. Está prohibido empujar un vehículo en la pista por el conductor o por cualquier miembro de su equipo.

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. El piloto de cualquier vehículo que tenga la intención de abandonar la pista, o de acceder a la vía interior, o de volver a su box o a la zona de Paddock deberá avisar previamente de su intención, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro.

21.8. Está totalmente prohibido a los pilotos conducir sus vehículos en dirección contraria a la de la carrera, excepto por orden expresa de los comisarios de pista, o de dirección de carrera.

21.9. 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.

21.10. Sin embargo, 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.

21.11. La realización de alguna de las maniobras descritas en los arts. 21.9 y 21.10 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.

21.12. 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 desclasificado. Se le mostrará bandera negra.

21.13. El uso abusivo de las escapatorias, la invasión reiterada de la puzolana (más allá de los pianos o arcones), puede originar que los Jueces de Pista estimen oportuna la desclasificación del piloto. Se le mostrará bandera negra.

21.14. Bornout mantenido. Si un piloto quemase ruedas de manera mantenida dañando la pista será desclasificado de la competición y no conseguirá ningún punto, independientemente del resultado obtenido. Además, el piloto responsable correrá con los gastos de la reparación de dichos desperfectos.

21.15. 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.

21.16. Todo vehículo abandonado por su piloto 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.

21.17. 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.



21.18. El piloto que abandone su vehículo, deberá dejarlo en punto muerto y con el volante en su lugar.

21.19. 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 una competición 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 tendrán en cuenta que pueden encontrarse 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 Trofeo. Si por cualquier motivo, el piloto no respetase esta instrucción, será sancionado de acuerdo a lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento. 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 pista.

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 Competición. 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 competición hasta que no haya sido autorizado por los Comisarios Deportivos a la vista de los resultados de las verificaciones previas a la competición (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 competición 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 técnicas serán realizadas en el lugar atribuido a cada competición de una competición. Este lugar deberá ser especificado en el Reglamento Particular de la competición.

ARTÍCULO 24. ENTREGA DE DOCUMENTACIÓN

24.1. En la fecha y hora indicada en el Reglamento Particular, se hará entrega de la documentación necesaria para el desarrollo de la prueba.

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

ARTICULO 25. VERIFICACIONES TÉCNICAS.

Será de aplicación lo establecido en el Art. 18 de las PCCCTCE



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 competición.

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 competición, 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. PIT LANE Y ASISTENCIA EN LOS BOXES



Será de aplicación lo establecido en las PCCCTCE.

26.1. En el curso de los entrenamientos, fase de calificación y fase finales solamente estará autorizado el acceso a Pit Lane por la zona de desaceleración.

26.2. Con el fin de evitar cualquier duda, el Pit Lane estará dividido en dos vías definidas del siguiente modo:

a) **VÍA RÁPIDA:** la más próxima al muro de separación entre la pista y el Pit Lane. La circulación deberá efectuarse obligatoriamente a lo largo de la misma. Todo vehículo que se encuentre en cualquier momento, en esta vía, deberá encontrarse con el piloto a bordo en orden de marcha.

b) **VÍA INTERIOR:** la vía más próxima a los Boxes, por este motivo es la única zona de Pit Lane donde está permitido trabajar en los vehículos.

26.3. Si algún material ha sido dejado por descuido en la vía rápida, debe ser retirado inmediatamente.

Los vehículos sólo podrán entrar en la vía rápida si el piloto está sentado al volante en la posición normal de conducción, incluso si el vehículo está siendo empujado por mecánicos.

26.4. La colocación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona de Pit Lane asignada a cada CONCURSANTE.

26.5. Si un piloto sobrepasa su Box, o la zona asignada para su equipo en la vía interior, antes de haberse parado, sólo puede acceder a su zona empujando. Está terminantemente prohibido circular marcha atrás en el pitlane.

26.6. En una competición en el que se celebren varias competiciones, los concursantes no pueden utilizar el Pit Lane más que durante la duración de los entrenamientos y carrera para la que se encuentren inscritos o por autorización expresa del Director de Carrera y/o Director de Prueba:

26.7. 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, con una imagen adecuada.

26.8. 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 (conкурсante). 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.



26.9. Los vehículos deberán permanecer en la vía lenta del Pit-Lane hasta que la luz verde del semáforo de salida del Pit-Lane se encienda, sólo en ese momento se autoriza a los vehículos dirigirse a la salida del Pit-Lane a través de la vía rápida.

ARTICULO 27. BRIEFING.

27.1. En cada competición se deberán realizar entre dos y tres Briefings según las necesidades del circuito, pudiendo agrupar el primero y el segundo antes del inicio de los libres. El primero de ellos se deberá programar, antes del inicio de los entrenamientos Libres Fase 1. El segundo Briefing se deberá realizar antes de los entrenos clasificatorios- Fase 2 y el tercer briefing 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 competición deberán estar presentes durante todos los Briefing programados, y firmar la hoja de presencia.

27.3. Los concursantes son responsables de la asistencia o no de su (s) piloto(s) a los 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

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.

27.6. Briefing Entrenos Clasificatorios—Fase 2

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

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

27.7. 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.

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



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

27.8. La no asistencia o falta de puntualidad para asistir al Briefing no justificada puede conllevar una sanción económica o sanción en puntos al concursante y/o piloto, 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 competición así lo requieren.

ARTICULO 28. DESARROLLO DE LA COMPETICIÓN.FASES.

Será de aplicación para las categorías (AM, Semi PRO, PRO2 y PRO). Todas las Fases de la competición serán declaradas en Mojado.

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 la competición.
- 2) La duración de esta sesión será de indicada en el Reglamento Particular de la competición.
- 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 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 comprobar donde están el resto de los participantes. Después deberá salirse de la trazada y reincorporarse cuando la pista esté despejada,



debiendo continuar haciendo drift. El otro participante debe continuar a su vez haciendo drift.

- 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 comprobar donde están el resto de los participantes. Después deberá salirse de la trazada y reincorporarse cuando la pista esté despejada, debiendo continuar haciendo drift. El otro participante debe continuar a su vez haciendo drift.
- 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 pitlane. 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.

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 semáforo rojo/verde estará colocado a la salida de Pit Lane. Los vehículos sólo podrán salir de éste, cuando el semáforo verde esté encendido. Además, se mantendrá encendido un semáforo azul intermitente, situado junto al semáforo rojo/verde, y un oficial con bandera azul será colocado en la zona de acceso a la pista con la finalidad de prevenir a los pilotos que salen de Pit Lane si otros vehículos se aproximan por la pista. En caso de no disponer de este semáforo, será un oficial de pista el encargado de controlar el acceso a pista mediante el código de señalización recogido en el artículo 2.4 del Anexo H del C.D.I.
- 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 toda la competición.
- 13) Cualquier infracción cometida por un CONCURSANTE o su piloto durante las sesiones de entrenamientos, será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 del presente Reglamento.
- 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, se hará antes de los entrenamientos clasificatorio.

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, y hayan sido autorizados a tomar parte en dicha sesión.
- 2) Ningún piloto podrá participar en la FASE 3 FINALES- de la competición sin haber tomado parte en la sesión de entrenamientos libres o clasificatorios y haber obtenido una puntuación que le clasifique.
- 3) Cualquier infracción cometida por un concursante o su piloto durante las sesiones de entrenamientos, será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo I del presente Reglamento.
- 4) Durante los entrenamientos clasificatorios 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 comprobar donde están el resto de las participantes. Después deberá salirse de la trazada y reincorporarse cuando la pista esté despejada, debiendo continuar haciendo drift. El otro participante debe continuar a su vez haciendo drift.
- 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 comprobar donde están el resto de las participantes. Después deberá salirse de la trazada y reincorporarse cuando la pista esté despejada, debiendo continuar haciendo drift. El otro participante debe continuar a su vez haciendo drift.
- 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 pitlane. 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 conductor (ejemplo: incendio del vehículo).



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 (generalmente el pit-line), 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 máxima 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.
- ✦ La puntuación podrá variar en función del trazado.

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)
Apojar 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)

* Esta puntuación podrá variar en función del circuito, el trazado y las condiciones atmosféricas.

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 pasarán a la Fase 3 Finales.

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.



- 19) El orden de salida de los entrenos clasificatorios será el inverso a la clasificación del campeonato en vigor, salvo el primer PRUEBA siendo el inverso de la clasificación final del campeonato del año anterior.
- 20) El piloto será el responsable de estar en la salida a la hora convenida. En caso de no presentarse a la hora requerida este hecho podrá conllevar una sanción a criterio de los comisarios deportivos o de dirección de carrera.

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, y la luz roja será encendida en el semáforo de salida de Pit Lane.

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



- 3) Cualquier infracción cometida por un CONCURSANTE o su piloto durante la Fase 3 Finales, será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo I.
- 4) Durante la Fase 3-Finales 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:

- a) El participante perseguidor pierde en control y gira sobre sí mismo (trompo), deberá detenerse y comprobar donde está el otro participante, reincorporándose a pista debiendo continuar haciendo drift. El otro participante debe continuar a su vez haciendo drift.
- b) -El participante perseguido pierde el control y gira sobre sí mismo (trompo), deberá detenerse y comprobar donde está el otro participante. Deberá de salirse de la trazada de su adversario, esperar a que le rebase y reincorporarse cuando la pista esté despejada, debiendo continuar haciendo drift.

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, y una vez rebasado deberá continuar haciendo drift hasta el final de la zona destinada a tal fin.

- 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 comprobar donde está el otro participante. Después deberá salirse de la trazada y reincorporarse cuando la pista esté despejada, continuando haciendo drift hasta el final de la zona destinada a tal fin.
- 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 (ejemplo: incendio del vehículo). 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, teniendo 3 segundos como máximo para iniciar la marcha a máxima potencia. En ningún caso se podrá dar golpes de gas o intentos de salida para engañar, al contrario. Este procedimiento puede ser substituido por un semáforo en el que la señal de salida será el encendido de la luz verde. En ese momento los vehículos deben acelerar a máxima potencia teniendo que llegar al inicio de la zona drift a la máxima velocidad que permita entrar en la zona drift. El vehículo perseguidor deberá situarse detrás del perseguido. La falta de decisión a la hora de acelerar será penalizada a criterio de los jueces. Se tendrá en cuenta el tipo de vehículo y su potencia. A partir de este 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 esta 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 uno de ellos comete un error, el otro participante 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). Batallas.

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

MOTIVO DEL ERROR	VEH.	VEH.
No estar derrapando al pasar el cono de entrada (El vehículo debe estar	(-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.	VEH.
Sacar gran cantidad de humo de los neumáticos	(+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.	VEH.
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

Esta puntuación podrá variar en función del circuito, el trazado y las condiciones atmosféricas.

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

MOTIVO DEL ERROR	VEH.	VEH.
No estar derrapando al pasar el cono de entrada (El vehículo debe estar	(-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 tener 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.	VEH.
Sacar gran cantidad de humo de los neumáticos	(+1) PUNTO	(-1) PUNTO
Velocidad de derrape alta.	(+1) PUNTO	(-1) PUNTO
Ángulo de derrape alto.	(+1) PUNTO	(-1) PUNTO



Esta puntuación podrá variar en función del circuito, el trazado y las condiciones atmosféricas.

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

MOTIVO	VEH.	VEH.
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	PUNTOS

Esta puntuación podrá variar en función del circuito, el trazado y las condiciones atmosféricas.

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

MOTIVO	VEH. PERSEGUIDOR	VEH.
Vehículo perseguidor enseña el morro al Vehículo.	(+1)	P(-ER1) SPUEGNUIDOTO
perseguido	PU10 NTO PUNTOS	0 PUNTOS
Adelantamiento en curva con clipping point interior .	0 PUNTOS	10 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	INFRACTOR	PERJUDICADO
Roce neumático vehículo. 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

*-INFRACTOR: 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.



Esta puntuación podrá variar en función del circuito, el trazado y las condiciones atmosféricas.

- 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 establecerá el siguiente diagrama de **Batallas** TOP 32 / TOP 16 / TOP 8 (ver Anexo II, del presente Reglamento Deportivo) en función del número de vehículos clasificados en los entrenamientos clasificatorios.

Se establecerá una ronda preliminar **DIECISEISAVOS DE FINAL**, formada por las batallas 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15, y 16. La disputarán los pilotos clasificados en el TOP 32 en la **FASE 2- ENTRENAMIENTOS CLASIFICATORIOS**. Los vencedores de dichas batallas pasarán a disputar la **FASE 3 –FINALES**.

- ✦ 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 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, y 24.
- ✦ La segunda ronda **CUARTOS DE FINAL**, estará formada por las batallas 25, 26, 27, y 28.
- ✦ La tercera ronda **SEMIFINALES**, estará formada por las batallas 29 y 30
- ✦ La última ronda la formarán la batalla 31 correspondiente al **3er y 4º puesto** y la batalla 32 **FINAL**.

Los vencedores de las batallas pasarán ronda, según diagrama hasta acceder a la final. El ganador de la batalla 32 FINAL será proclamado **PRIMER CLASIFICADO DEL OPEN SLALOM DRIFT TROFEO DE ESPAÑA** en la categoría correspondiente.

ARTICULO 30. CLASIFICACIONES DE LA COMPETICIÓN

Serán de aplicación para ambas categorías y sus divisiones (AM / Semi PRO y PRO2/PRO).

- 30.1.** La clasificación final de la competición 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 32 (FINAL).
- ✦ 2º Clasificado: Perdedor de la batalla 32 (FINAL).
- ✦ 3er Clasificado: Vencedor de la batalla 31 (3er y 4º Puesto).
- ✦ 4º Clasificado: Perdedor de la batalla 31 (3er y 4º Puesto).
- ✦ 5º a 8º Clasificado: Perdedores de las batallas correspondientes a Cuartos de Final (batallas 25, 26, 27 y 28) 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 17, 18, 19,20, 21, 22, 23 y 24) ordenados según puntuación más alta obtenida en la Fase-2 Entrenamientos Clasificatorios.
- ✦ 16º a 32º Clasificado: Perdedores de las batallas correspondientes a Dieciseisavos de Final (batallas 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15 y 16) ordenados según puntuación más alta obtenida en la Fase-2 Entrenamientos Clasificatorios.

ARTICULO 31. SUSPENSIÓN DE UNA COMPETICIÓN.

Si una competición 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 competición.

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

- ✦ 1º al 16º Clasificado, los vencedores de las batallas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16 ordenados según puntuación más alta obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.
- ✦ 16º al 32º Clasificado, los perdedores de las batallas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16 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 Octavos de Final de la Fase-3 Finales ya disputados, se confeccionará la siguiente clasificación:



- ✦ 1º al 8º Clasificado, los vencedores de las batallas 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, y 24 ordenados según puntuación más alta obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.
- ✦ 9º al 16º Clasificado, los perdedores de las batallas 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, y 24 ordenados según puntuación obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.
- ✦ 16º al 32º Clasificado, los perdedores de las batallas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16 ordenados según puntuación obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.

31.4. 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 25, 26, 27 y 28 ordenados según puntuación obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.
- ✦ 5º al 8º Clasificado, los perdedores de las batallas 25, 26, 27 y 28 ordenados según puntuación obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios..
- ✦ 9º al 16º Clasificado, los perdedores de las batallas 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, y 24 ordenados según puntuación obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.
- ✦ 16º al 32º Clasificado, los perdedores de las batallas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16 ordenados según puntuación obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.

31.5. 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 29 y 30 ordenados según puntuación obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.
- ✦ 3º y 4º Clasificado, los perdedores de las batallas 29 y 30 ordenados según puntuación obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.
- ✦ 5º al 8º Clasificado, los perdedores de las batallas 25, 26, 27 y 28 ordenados según puntuación obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios..
- ✦ 9º al 16º Clasificado, los perdedores de las batallas 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, y 24 ordenados según puntuación obtenida en la Fase 2- Entrenamientos Clasificatorios.
- ✦ 16º al 32º Clasificado, los perdedores de las batallas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16 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 Competición.

ARTICULO 32. PUNTUACIÓN.

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

- . Una clasificación general para la Categoría Semi PRO del C.D.T.
- . Una clasificación general para la categoría AM del C.D.T. (generada a partir de la clasificación obtenida en la Categoría Semi PRO).
- . Una clasificación general para la Categoría PRO del C.D.T.
- . Una clasificación general para la categoría PRO2 del C.D.T. (generada a partir de la clasificación obtenida en la Categoría PRO).

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

POSICION	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º	13º	14º	15º
PUNTOS	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	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-PRO2 con los



obtenidos en la categoría AM-SEMIPRO, en caso de un cambio de Categoría de un participante, como tampoco en sus divisiones.

ARTICULO 33. CEREMONIA DE PODIUM.

33.1. En cada competición se entregarán los siguientes trofeos:

- Trofeo a los tres primeros clasificados de la Categoría AM.
- Trofeo a los tres primeros clasificados de la Categoría Semi PRO.
- Trofeo al primer clasificado absoluto de la Categoría AM/Semi PRO
- Trofeo a los tres primeros clasificados de la Categoría PRO2.
- Trofeo a los tres primeros clasificados de la Categoría PRO.
- Trofeo al primer clasificado absoluto de la Categoría PRO/PRO2

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 Semi PRO
- Segundo Clasificado Categoría Semi PRO
- Primer Clasificado Categoría Semi PRO
- Primer clasificado Absoluto Categoría AM/Semi PRO
- Tercer Clasificado Categoría PRO2
- Segundo Clasificado Categoría PRO2
- Primer Clasificado Categoría PRO2
- Tercer Clasificado Categoría PRO



- Segundo Clasificado Categoría PRO
- Primer Clasificado Categoría PRO
- Primer clasificado absoluto categoría POR/PRO2

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

ARTICULO 34. CLASIFICACIÓN DEL CAMPEONATO DRIFT 2020 DE TENERIFE. PREMIOS.

34.1 Tanto para la Categoría PRO como para la Categoría PRO2, Semi PRO y AM del C.D.T. 2020, se retendrán los resultados obtenidos de todas las competiciones puntuables para el mismo.

34.2 Se declararán ganadores de las diferentes categorías y divisiones, 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 AM:	PRIMER CLASIFICADO	TROFEO
☐ . Categoría SEMI-PRO:	PRIMER CLASIFICADO	TROFEO
☐ . Categoría PRO2:	PRIMER CLASIFICADO	TROFEO
☐ . Categoría PRO:	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 Prueba.

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 competición.
- 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 competición, 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 I.

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 de la competición y si lo creen conveniente ordenar que se redacte un informe de los hechos, dirigido al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina de la F.C.A.

35.7. Aquellos incidentes cuyas circunstancias así lo aconsejen, podrá diferirse la aplicación de la correspondiente sanción o trasladar la misma a la (las) siguiente(s) Competición(es).

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 competiciones 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 concursantes 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 padock, 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 competiciones 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 desclasificación de la competición, a criterio de los Comisarios Deportivos.

37.4. Los participantes podrán reparar su vehículo en cualquier momento del PRUEBA. Si este afecta al funcionamiento del mismo, tendrán tiempo hasta el final de su serie para reparar y salir en última posición. En el caso de que sea en batallas, este se aplazará hasta el final de la serie en curso. Si llegado el final de esta el vehículo no está en disposición de realizar la serie, quedará excluido del PRUEBA, siendo su pareja en batallas el vencedor de la misma. En caso de se produzca en los entrenos clasificatorios, el piloto tendrá que haber realizado los entrenos libres con un mínimo de vueltas a criterio del director de carrera. En el caso de que se acredite un mínimo de vueltas de entrenos el piloto accederá a batallas con 0 puntos. Si no realiza los libres ni los cronometrados no se podrá acceder a batallas, quedando desclasificado del PRUEBA.

ARTÍCULO 38. PARQUE CERRADO. VERIFICACIONES FINALES.

38.1. Al finalizar la competición, cada equipo será el encargado de trasladar su vehículo al Parque Cerrado, si así lo refleja el Reglamento Particular de la Competición. 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 competición.

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 competición y deseen aparecer en la clasificación de la misma 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 desclasificación de la competición, a criterio de los Comisarios Deportivos.