

Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación
XX.02.2026	1. Definición 4.1 Aplicación e interpretación del reglamento 5. Oficiales 8.3 Admisión en el campeonato de España de Drift 8.4 Regla del coche de repuesto 9. Competiciones puntuables y puntuaciones 9.3 Puntuaciones y clasificaciones de la competición 10. Definiciones 11.1 Briefing 11.2 Calentamiento de neumáticos 11.4 Vueltas extraordinarias 11.7 Clasificaciones (fase 2) “cat3goría semi pro y pro” 11.7.3 Veredicto de clasificaciones 11.7.6 Funcionamiento del joker 11.7.7 No autorización tomar salida en clasificación 11.8.3 Procedimiento salida 11.8.3.1 Reglas de salida, chicanes de conos e inicios de drift 11.8.3.4 Descalificación por padecimiento técnico 11.8.6 Revisión extraordinaria del veredicto deportivo 11.8.8 Vueltas 1 y 2, regreso a la salida y cambio de neumáticos 11.8.9 Incidentes, “conlisiones y cinto” durante la batalla 11.8.9.4 Vehículo culpable 11.8.9.9 Accidente con ambulancia involucrada 12.1 Entrega de documentación y verificaciones administrativas 12.2 Verificaciones técnicas 13 Aspirantes 14 Inscripciones 23 Disciplina general en paddock, boxes, pit lane y uso de las instalaciones	01.01.2026

ARTÍCULO 1. DEFINICIÓN

Drift Spain es el nombre comercial de la copa del Campeonato de España de drift. Este certamen nacional se celebrará en **2025-2026** contando con **7-5** pruebas puntuables **y 2 no puntuables**, abiertas en su inscripción a pilotos **nacionales e internacionales con licencia en vigor nacional/internacional con permiso de participación de su Autoridad Deportiva Nacional (ADN), en caso de los pilotos españoles la Real Federación Española de Automovilismo, y en caso de los internacionales, la autoridad que corresponda.** **y a celebrarse entre Marzo y Octubre de 2025**

El término drifting 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 de este y consiguiendo una buena velocidad de salida de la curva.

En una carrera de Drift hay varios parámetros designados, como Trazada, Velocidad (tanto de entrada como de media), Ángulo de Drift, proximidad a los clipping-points y / o Drift Zones y a otros vehículos (sólo en batallas) o Show dado por el conductor. Estos parámetros son evaluados por jueces y / o telemetría.

La competición de drift tiene dos partes competitivas diferenciadas:

En la fase inicial, la fase clasificatoria, los pilotos deben seguir de la forma más fluida posible la trazada marcada por los jueces en el briefing, a la mayor velocidad posible y acercándose lo máximo posible a los puntos y zonas marcados como clipping points o drift zones, sin perder el derrape en ningún momento y con el mayor ángulo de derrape que sea posible. Los pilotos recibirán una puntuación por parte de los jueces (hasta 100 puntos) que determinará los enfrentamientos en la fase de batallas.

El punto culminante de la competición es la fase final, las llamadas batallas, en las que los pilotos compiten 1 contra 1 simultáneamente en la pista en enfrentamientos eliminatorios.

En estos enfrentamientos eliminatorios se realizan dos pasadas. El piloto líder deberá realizar una vuelta perfecta de clasificación, sin correcciones y con una línea perseguible. El piloto perseguidor debe realizar una pasada similar (exceptuando errores del líder) a la menor distancia posible. En la segunda pasada se intercambian las posiciones (el perseguidor ahora lidera y el que lideraba ahora persigue). Tras ambas pasadas los jueces dan un veredicto eliminatorio, es decir, el piloto vencedor se clasificará para la siguiente fase de la prueba, en la que realizará otro enfrentamiento, y el perdedor quedará eliminado.

ARTICULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN.

El presente Reglamento Deportivo se aplica AL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE DRIFT y las competiciones que lo componen, puntuables y no puntuables.

ARTICULO 3. ORGANIZACIÓN DE LAS COMPETICIONES.

VOLRACE COMPANY SL / DRIFT SPAIN, con la aprobación de la Real Federación Española de Automovilismo, organiza para la temporada 2025 el Campeonato de España de Drift.

El Comité Organizador estará compuesto por:

- RICARDO FLORENCIO SILVA
- LUIS BENITO PORRES

ARTÍCULO 4. REGLAMENTO DEPORTIVO Y COMPLEMENTOS.

Las modificaciones al presente reglamento serán propuestas por el Comité organizador del Campeonato de España de Drift a la Real Federación Española de Automovilismo, para su aprobación, si procede.

4.1. Aplicación e interpretación del reglamento.

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.

Toda ~~reclamación~~ **solicitud de revisión de veredicto de los jueces, así como cualquier solicitud de reclamación o apelación** presentada por un CONCURSANTE será transmitida a los Comisarios Deportivos para su estudio y toma de decisiones. **En ningún caso una solicitud de revisión de veredicto de los jueces o una posible reclamación o apelación detendrán el desarrollo de la prueba; en cualquier caso, será de aplicación lo establecido en el Código Deportivo Internacional.**

Todos los casos no previstos en el presente Reglamento o en el Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito, así como las dudas que pudieran derivarse de su interpretación serán resueltas por el Comité Organizador de este certamen.

En caso de que hubiera una duda en la interpretación del reglamento prevalecerá la interpretación del comité organizador, pudiendo a posteriori dar lugar o no a un anexo donde se explique la norma en cuestión de forma más clara y concisa, y pudiendo en caso de duda consultar al comité organizador sobre la aplicación de cada norma en un periodo definido, nunca durante el desarrollo de la competición. No se admitirán reclamaciones por dudas sobre la interpretación del reglamento durante el desarrollo de la competición, teniendo que esperar a la finalización del evento para aclarar los malentendidos.

Toda situación de causa deportiva no prevista, no mencionada, ambigua o polémica será revisada por el colegio de comisarios deportivos, a los que se asignará su resolución y la interpretación de los hechos acontecidos, siendo el colegio de comisarios deportivos quien tenga el poder de decisión, teniendo la última palabra en la decisión resolutive de la situación.

Todas las situaciones cuya naturaleza o efecto puede afectar en la competición, siendo de comportamiento incívico o cualquier otra causa fuera del ámbito competitivo que no esté mencionada en el presente reglamento, serán revisadas minuciosamente por el comité organizador, siendo inapelable su resolución en la situación.

Todos los participantes estarán obligados a conocer este Reglamento, debiendo respetar su contenido, y no pudiendo, por tanto, alegar ignorancia de este. **La inscripción en el campeonato o en alguna de las pruebas del mismo será considerada como una aceptación implícita de las normas que rigen el mismo.**

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 descalificación y si lo estimasen conveniente ordenar que se redacte un informe de los hechos, dirigido al Comité de Apelación y Disciplina de la RFEDA.

Todos los participantes estarán obligados a conocer este Reglamento, **(que será de acceso público a través de la página web de la RFEDA y del campeonato)** ~~cuya copia les será entregada en el momento de la entrega de~~ **desde el momento de** la solicitud de inscripción, debiendo respetar su contenido, y no pudiendo, por tanto, alegar ignorancia de este.

No respetar lo dispuesto en este reglamento podrá conllevar sanciones especificadas en la tabla del Anexo 1.

ARTÍCULO 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.

El Comité organizador del Campeonato de España de Drift 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 **(Jueces de Drift con la correspondiente licencia)**

Los Jueces de Hecho serán los encargados de puntuar tanto en los Entrenamientos Clasificatorios, como en las Batallas de las Finales. Se realiza una explicación sobre las puntuaciones en cada una de las fases en el artículo 11

Los Oficiales son la máxima autoridad en el desarrollo de la competición, y cualquier falta de respeto ante ellos conllevará una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la descalificación de la prueba o incluso del campeonato.

ARTÍCULO 6. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES.

VOLRACE COMPANY SL / DRIFT SPAIN, con la correspondiente aprobación de la RFEDA establece para el presente año dentro del Campeonato de España de Drift las categorías y divisiones siguientes:

- Semi PRO (Destinada a pilotos semi profesionales pilotando vehículos de prestaciones limitadas)
- PRO (Destinada a pilotos profesionales, y los así declarados por el organizador pilotando vehículos con preparación mucho más abierta)

ARTÍCULO 7. ORDEN DE PRELACIÓN

Serán de aplicación, por orden de prelación:

- Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos , Challenges y Series de España.
- El Reglamento Deportivo de los Campeonatos Trofeos y Copas de España de velocidad en Circuito
- El Reglamento del Campeonato de España de Drift
- 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.

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

Las sanciones por incumplimiento de la normativa aplicable en el presente Reglamento Deportivo vienen recogidas en el Cuadro Resumen de penalizaciones de este.

ARTÍCULO 8. CATEGORÍAS Y VEHÍCULOS ADMITIDOS

Serán admitidos los vehículos con tracción únicamente al tren posterior en la categoría SEMI PRO y en la categoría PRO, pudiendo también ser vehículos originalmente con tracción total convertidos de forma irreversible a tracción trasera.

Las categorías establecidas para 2025 en el Campeonato de España de Drift son:

8.1 CATEGORÍA – SEMI PRO

La categoría Semi Pro es la categoría de promoción en el Campeonato de España de Drift. En ella los participantes se presentan de forma individual con vehículos de prestaciones moderadas y está pensada como un escalón antes de la categoría Pro. En esta categoría se encuadran vehículos de producción tipo turismo con tracción al tren posterior, limitaciones de neumáticos (225 de anchura máxima en el eje trasero y prohibición del uso

de semislicks en el eje trasero) y cajas de cambio (se prohíben las cajas de cambio aftermarket, secuenciales y tipo Nascar, permitiendo la instalación de componentes internos reforzados en carcasas originales. Se permite la preparación descrita en el Reglamento Técnico.

La competición se desarrollará en el formato tradicional de clasificación y batallas eliminatorias.

Se realizará una explicación detallada del desarrollo de la competición más adelante.

8.2 CATEGORÍA – PRO

La categoría Pro es la categoría más alta en el Campeonato de España de Drift. En ella los participantes se presentan de forma individual con vehículos especialmente preparados y evolucionados, conducidos por pilotos experimentados, y está pensada como la máxima categoría a nivel nacional. En esta categoría se encuadran vehículos de producción tipo turismo con tracción al tren posterior, recomendando el comité organizador contar con motor de potencia superior a 300 kW (400 cv). Se permite la preparación descrita en el Reglamento Técnico

La competición se desarrollará en el formato tradicional de clasificación y batallas eliminatorias. Se realizará una explicación detallada del desarrollo de la competición más adelante.

8.3 ADMISIÓN EN EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE DRIFT

El Comité organizador del Campeonato de España de Drift se reserva el derecho de estudiar la admisión de CUALQUIER TIPO DE VEHÍCULO en base a las siguientes características. De aplicación en todas las categorías y debiendo cumplir con la normativa técnica del Campeonato de España de Drift:

- 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

El Comité organizador del Campeonato de España de Drift 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.

El piloto, con independencia de lo estipulado en los artículos 8.4 y 8.5 en caso de que se acogiese a ellos, una vez que comience su primera pasada de clasificación, no podrá conducir otro coche diferente durante el resto del fin de semana, y deberá usar el mismo vehículo para ambas pasadas de clasificación, así como para todas y cada una de las batallas eliminatorias, hasta el final de la prueba.

8.4. REGLA DEL COCHE DE REPUESTO:

Un piloto se presenta a cada prueba del campeonato confirmando el vehículo con el que se inscribirá a la prueba. Sin embargo, por una avería mecánica, porque no ha llegado a

terminar el coche a tiempo, o por cualquier razón de fuerza mayor, el piloto podría necesitar cambiar de vehículo, lo cual está permitido, siempre y cuando el vehículo cumpla con el reglamento de la categoría a la cual el piloto está inscrito, y pasando este vehículo las verificaciones pertinentes, y no siendo el vehículo compartido con otro piloto. El piloto sólo podrá cambiar de vehículo antes de la primera pasada de clasificación, no pudiendo cambiar de vehículo ni entre clasificación y batallas, ni durante las batallas ni entre cada una de las pasadas de clasificación, y nunca por un vehículo que esté siendo utilizado por otro participante en la prueba.

El piloto deberá utilizar durante todas y cada una de las batallas eliminatorias el mismo vehículo que utilizó durante las dos pasadas clasificatorias.

Podrán tener permiso en casos excepcionales, por una sola vez durante la temporada y piloto, y con el consentimiento del comité organizador, de acogerse a la regla de doble montura como coche de repuesto en caso de necesidad, una vez comenzados los entrenamientos pero siempre antes de la clasificación. Una vez se acoja a esta regla, no podrá volver a cambiar de vehículo durante dicho fin de semana.

8.5 REGLA DE LA DOBLE MONTURA:

Excepcionalmente y si se avisa antes de la inscripción, un mismo coche puede ser conducido por un máximo de dos pilotos en la misma competición para los entrenamientos y la clasificación.

Un piloto puede pedir la doble montura avisando previamente a la inscripción, por razones de fuerza mayor que le impidan tener su propio coche listo a tiempo para la competición, y confirmando con qué piloto compartirá el coche. Ambos pilotos confirmarán este hecho avisando en el momento de la inscripción.

Para ello un piloto participará en la categoría PRO y el otro piloto participará en la categoría SEMI PRO. Se debe dar la condición de que el vehículo debe poder ser elegible en ambas categorías, es decir, no puede tener un sistema de óxido nitroso ni caja secuencial. El piloto participante en la categoría SEMI PRO no podrá montar neumáticos semislicks en el eje trasero y estará limitado a una medida máxima de neumático trasero de 225mm de anchura, siendo el delantero a elección libre tal y como se especifica en el reglamento técnico. El piloto participante en la categoría PRO podrá elegir neumáticos libremente en medida y anchura, siempre y cuando sean legales para su uso en la vía pública, tal y como se especifica en el reglamento técnico.

Los pilotos deben formalizar la inscripción avisando previamente de que se acogen a esta regla, y no podrán en ningún caso cambiar de categoría una vez se formalice la inscripción.

ARTÍCULO 9. COMPETICIONES PUNTUABLES Y PUNTUACIONES

El número de competiciones puntuables para el Campeonato de España de Drift serán las detalladas en el calendario de la RFEDA, y se muestran también en el siguiente calendario:

PRUEBA	FECHA	CIRCUITO
1	14- 15 y 16 de marzo	MIRANDA DE EBRO – CASTILLA Y LEÓN
2	12-13 de Abril	JARAMA – MADRID
3	21 – 22 de Junio	RICARDO TORMO – VALENCIA

4	5-6-7 de Septiembre	PAS DE LA CASA - ANDORRA
5	25-26 de Octubre	TBC

PRUEBA	FECHA	CIRCUITO
1	07- 08 - 09 de marzo	JARAMA - MADRID
2	24 -25 - 26 de Abril	ASPAR - VALENCIA
3	12 - 13 - 14 de Junio	RICARDO TORMO - VALENCIA
4	18 - 19 - 20 de Septiembre	MIRANDA - DE EBRO - CASTILLA Y LEÓN
5	23 - 24 - 25 de Octubre	FERIA DE ZARAGOZA - ZARAGOZA

Se podrá convocar una prueba doble, donde se celebrarían dos pruebas puntuables en un mismo evento, disputándose los entrenamientos durante el viernes, y una prueba puntuable el sábado y otra el domingo, que se considerarán pruebas separadas y tendrán cada una su lista de inscritos y su clasificación individual

VOLRACE COMPANY SL / DRIFT SPAIN se reserva el derecho a modificar el lugar y la fecha de una o diversas competiciones del calendario.

9.1 Competiciones no puntuables

El número de competiciones no puntuables para el Campeonato de España de Drift serán las detalladas en el calendario de la RFEDA, y se muestran también en el siguiente calendario:

PRUEBA	FECHA	CIRCUITO
1	17 y 18 de mayo	JARAMA - MADRID
2	29 y 30 de noviembre	JARAMA - MADRID

PRUEBA	FECHA	CIRCUITO
1	15 y 16 - 17 de mayo	JARAMA - MADRID
2	28 y 29 de noviembre	JARAMA - MADRID

Estas competiciones podrán ser desafíos con pilotos invitados, pruebas individuales, gymkhanas, shows o entrenamientos de competición, coincidentes con eventos de VOLRACE COMPANY SL / DRIFT SPAIN y a la que los pilotos participantes en Drift Spain podrían ser inscritos o invitados. Se regirán por este mismo reglamento.

VOLRACE COMPANY SL / DRIFT SPAIN se reserva el derecho a modificar el lugar y la fecha de una o diversas competiciones del calendario.

9.2. Paso de fronteras para llegar a una prueba

Con la cantidad de pilotos extranjeros que vienen a correr en Drift Spain, y con la posibilidad de Drift Spain de expandirse fuera de las fronteras de España, ~~tal y como la que se disputará en el circuito de Pas de la Casa,~~ la organización se compromete en ayudar puntualmente en los trámites y aclarar ciertas dudas, pero en última instancia serán los equipos los responsables e interesados en realizar todos y cada uno de los trámites burocráticos necesarios para hacer pasar sus vehículos y material por las aduanas y pasos fronterizos, no haciéndose Drift Spain responsable en ningún caso de los sucesos que pudieran ocurrir ni de sus consecuencias, como la no autorización de traspasar una frontera o la pérdida de material.

10 **9.3. Puntuaciones y clasificaciones de la competición**

La Clasificación Final de una prueba / evento se prepara de la siguiente manera:

- **1º puesto:** el ganador de la batalla 32 (FINAL)
- **2º puesto:** el perdedor de la batalla 32 (FINAL)
- **3º puesto:** el ganador de la batalla 31
- **4º puesto** - El perdedor de la batalla 31
- **5º al 8º Clasificado** - Los perdedores de la 3ª Ronda (batallas 25 a 28), debidamente ordenados según la clasificación de calificaciones.
- **9º al 16º Clasificado** - Los perdedores de la 2ª Ronda (batallas 17 a 24) debidamente, clasificados de acuerdo a la clasificación de calificaciones.
- **Puesto 16 al 32** - Los Perdedores de la 1ª Ronda (batallas 1 a 16), debidamente ordenados según la clasificación de calificaciones.

TABLA DE PUNTOS DE CLASIFICACIÓN FINAL DE PRUEBA O EVENTO

Para la puntuación en el Campeonato de España de Drift se suman los puntos obtenidos en la calificación y en la clasificación final en cada prueba / evento, como se muestra en la tabla siguiente, sumando los puntos en cada ronda.

Se adoptará este año el sistema de puntuaciones considerado el nuevo estándar mundial, el utilizado ya por otros campeonatos nacionales e internacionales.

Posición	Puntos clasificación	Puntos batallas finales
1º	8	100
2º	7	88
3º	6	76
4º	5	64
5º	4	48
6º	3	48
7º	2	48
8	1	48
9º a 16º	/	32
17º a 32º	/	16

Además, se tendrá en consideración que la última prueba del campeonato contará doble. En la tabla a continuación se muestran las puntuaciones únicamente de la última prueba

Posición	Puntos clasificación última ronda	Puntos batallas finales última ronda
1º	16	200
2º	14	176
3º	12	152
4º	10	128
5º	8	96
6º	6	96
7º	4	96
8	2	96
9º a 16º	/	64
17º a 32º	/	32

CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO

Para CONSAGRARSE CAMPEÓN del Campeonato de España de Drift el piloto deberá poseer el mayor número de puntos en el conjunto de pruebas / eventos celebrados

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

- Número de primeros puestos obtenidos.
- Número de segundos puestos obtenidos.
- Número de terceros puestos obtenidos
- Si aún así estuvieran empatados, se tendrán en cuenta los resultados de las clasificaciones

ARTÍCULO 10 DEFINICIONES

10.1 - Definición de zonas

Start line: Se trata de la línea donde se deberán alinear los coches antes de una vuelta de drift.

Zona de inicio de drift: Es la zona que se comprende entre la start line y el drift attack. Desde la start line hasta el Drift Attack el piloto debe acelerar a la máxima potencia siempre que sea posible, iniciar tal y como definan los jueces y prepararse para pasar la línea de drift attack con el vehículo en ángulo y siguiendo la línea marcada.

Drift Attack: Se define la drift Attack como una línea, imaginaria o visible, a partir de la cual los pilotos están obligados a mantener el derrape continuado.

Drift Finish: Se define como la línea, imaginaria o visible, que marca el final de la zona puntuable, a partir de la cual los pilotos deberán de dejar de derrapar.

Zona puntuable: Se define zona puntuable o zona de puntuación como la zona comprendida entre el drift attack y el drift finish. Los pilotos deben mantener el derrape durante toda la zona puntuable. En ella se comprenden los clipping points o drift zones.

Zona de aceleración, o zona verde: Se define la zona de aceleración como la parte de la zona puntuable donde los jueces han definido que el vehículo debe aumentar su velocidad mientras derrapa.

Zona de deceleración, o zona roja: Se define la zona de deceleración como la parte de la zona puntuable donde los jueces han definido que el vehículo debe reducir considerablemente su velocidad mientras derrapa.

Zona de ajuste de velocidad, o zona naranja: Se define la zona de ajuste de velocidad como la parte de la zona puntuable donde los jueces han definido que el vehículo deba reducir levemente su velocidad mientras derrapa.

Clipping point: Se trata de un punto definido en el trazado, por ejemplo mediante un cuadrado aunque no tiene por qué, por el cual los pilotos deberán pasar derrapando con el eje que los jueces determinen

Drift zone: Se trata de una zona definida en el trazado, mediante un cajón amplio de varios metros de distancia, por el cual los pilotos deberán pasar derrapando con el eje trasero en el interior de dicho cajón.

Línea de referencia: Se trata de una (o varias) líneas definidas en el suelo, que sin ser específicamente zona puntuable, indican al piloto la línea adecuada definida por los jueces en el trazado.

Zona de espera: Se trata de la zona donde los pilotos deben aguardar su turno antes de clasificación o antes de las batallas. Los pilotos deben, sin necesidad de que los comisarios intervengan, conocer su posición en el orden de salida en clasificación, o conocer su rival en los emparejamientos de batallas, y utilizar dicha zona de espera para facilitar a los comisarios su tarea, aparcar al lado de su rival en batallas o en el orden adecuado de clasificación.

Zona de calentamiento: Se trata de una zona delimitada para que, entre la zona de espera y el start line, el piloto pueda calentar los neumáticos.

Vuelta completa: Se trata de una pasada en la cual el piloto realiza toda la pasada desde el inicio de drift hasta el final sin dejar de derrapar en ningún momento

Vuelta incompleta: Se trata de una pasada en la cual un piloto no logra realizar toda la pasada desde el inicio de drift hasta el final, porque ha dejado de derrapar, porque ha hecho un trompo, porque se ha accidentado o porque el vehículo no ha alcanzado la meta por sus propios medios.

Vuelta válida: Se da esta nomenclatura a las vueltas juzgadas sin interrupciones, independientemente de su resultado.

Vuelta no válida: Se da esta nomenclatura a las vueltas juzgadas con una interrupción, como por ejemplo, una bandera roja, en la que los comisarios indican que no se debe continuar pilotando con normalidad.

Vuelta de retorno, de honor, de refrigeración o de saludo: Se trata de una vuelta o parte de la misma en la cual el piloto no está siendo juzgado, porque está regresando a la salida, saludando al público, etc. Estará permitido abrir la puerta para dejar que salga el humo, no derrapar o saludar. Se considera que la vuelta de retorno comienza una vez que una vuelta ha sido completa y válida.

Zona de proximidad: Los jueces determinarán en cada circuito una zona de proximidad. Se definirá y se mostrará en el briefing, y puede ser la entrada de una drift zone, una marca en la pista o la que los jueces consideren oportuno. Si el piloto líder ha salido de la zona de proximidad y el perseguidor todavía no ha entrado, se considerará persecución inactiva y el perseguidor recibirá cero.

10.2 - Otras definiciones y terminología de drifting

Bye Run: Se define bye run cuando un piloto, sin tener rival en un enfrentamiento en parejas, realiza una pasada en solitario. En caso excepcional, cuando los comisarios deportivos lo consideren necesario, sin posibilidad de protesta, los bye runs podrían ser suprimidos y el avance a la siguiente ronda se realizará de forma automática, sin la comparecencia del piloto en salida. En el procedimiento habitual de prueba, el piloto deberá comparecer en salida y realizar una pasada, en la que se muestre que el vehículo

está en condiciones mecánicas adecuadas, iniciando el drift y realizar al menos la primera curva derrapando. Una vez haya realizado la primera curva, puede si quiere dejar de derrapar y se contará como vuelta completa y válida.

DNS: Did not start: se aplica un DNS a un piloto que, debiendo comparecer en salida en una de las fases, no se presenta en el Start Line en el momento requerido por el procedimiento de la prueba. También se aplica DNS en la clasificación del campeonato cuando un piloto inscrito a una prueba o a todo el campeonato no comparece en ninguna de las fases.

Esta puntuación se considera a todos los efectos peor que cero.

DNQ: Did not Qualify: Se aplica un DNQ a un piloto que, a pesar de haber tomado parte en la clasificación, no tomará parte en las batallas porque ha quedado fuera del cuadrante.

DSQ: Disqualified: Se aplica un DSQ a un piloto descalificado de la prueba o de la fase.

10.3. Nombre de las sesiones de entrenamientos y dinámicas

Las sesiones de entrenamientos libres serán nombradas FP1, FP2, FP3, y así sucesivamente, correspondiendo al número de sesión.

La primera vuelta que cada piloto realice en el trazado, será obligatorio que se realice en solitario, independientemente de la sesión en la que la esté realizando. Una vez realizada la primera vuelta, es recomendable que se comience a realizar pasadas en parejas.

A partir de la FP2 en adelante, será obligatorio que todos los pilotos realicen todas sus pasadas de dos en dos, exceptuando un cambio drástico en las condiciones meteorológicas o que sea un piloto que no ha participado en ninguna de las sesiones anteriores, en ese caso su primera vuelta será en solitario.

10.4. Definición de carriles y colas de entrenamientos

Se marcarán en cada circuito dos carriles definidos, uno de leader, y otro de chaser, y se colocará una señal indicativa. Salvo modificación concreta en un circuito en particular, todas las pasadas de clasificación deberán salir por el carril de LEADER. Sin embargo, durante los entrenamientos libres, FP1, FP2 y sucesivas, se realizarán dos filas, y cada piloto podrá decidir si sale por el carril de Leader o por el carril de Chaser.

10.5. Zonas marcadas, flujo de pista y sentido de circulación

El participante es responsable de conocer en todo momento las definiciones descritas anteriormente, la posición de las zonas definidas en el circuito particular en el que se compita, el flujo adecuado de pista, el sentido de circulación del mismo, así como las zonas de espera, de calentamiento y de puntuación.

En caso de que un piloto caliente ruedas fuera de la zona de calentamiento tendrá una sanción a criterio de los CCDD

En caso de que un piloto circule en sentido contrario del marcado, excepto en los casos en que lo haga por motivos de seguridad, así valorado por los CCDD y para colocar el vehículo en una zona segura será automáticamente descalificado de la prueba.

ARTÍCULO 11. DESARROLLO DE LA COMPETICIÓN. FASES.

- La prueba / evento se divide en 4 Fases:

FASES DURANTE LA PRUEBA	DESCRIPCIÓN	CATEGORÍAS QUE PARTICIPAN
FASE 1	ENTRENAMIENTOS LIBRES	TODAS, SEPARADAS POR CATEGORÍAS
FASE 2	CLASIFICACIONES	SEMI PRO , PRO
FASE 3	BATALLAS FINALES	SEMI PRO, PRO

Cada una de las fases puede ir precedida de un Briefing. El briefing es una reunión con los pilotos, presidida por el director de prueba con la presencia de al menos un Juez de Hecho, en la que se da a conocer el recorrido y la puntuación respectiva, los criterios y parámetros de evaluación y otra información deportiva relevante para el curso de la prueba / evento. También sirve para que los pilotos despejen cualquier duda que puedan tener sobre el diseño y las evaluaciones.

11.1. Briefing.

Todos los briefings son de la asistencia obligatoria para el piloto

Todos los pilotos de los vehículos admitidos a participar en la competición deberán estar obligatoriamente presentes durante todo el Briefing y firmar la hoja de presencia.

El piloto podrá traer a UN SOLO miembro del equipo, en calidad de spotter.

Los pilotos deben estar en la puerta de la sala de briefing el suficiente tiempo previo a la hora designada como para poder firmar la hoja de presencialidad y tomar asiento antes de que el briefing comience sin causar ningún tipo de retraso a la prueba

Llegar pasada la hora específica del inicio del Briefing implicará una sanción que conllevará la pérdida de tiempo de pista, a criterio de los C.C.D.D, y que dependerá de la hora de llegada al Briefing, del tipo de Briefing que sea (clasificación, batallas u otro Briefing extraordinario), y del número de veces que se ha llegado tarde durante la temporada, pudiendo llegar a perder pasadas de clasificaciones o a la descalificación de la prueba o del campeonato. Si el piloto llega al briefing una vez la puerta esté cerrada, perderá la primera sección de entrenamientos. Si el briefing es el de batallas, perderá la sección de entrenamientos de tándem.

Si por motivos de fuerza mayor, no fuera posible llevar a cabo el briefing presencial, se podrá organizar en formato telemático. En el Reglamento Particular de la prueba se especificará el formato aplicable.

El director de carrera publicará las notas del briefing, que serán de obligado cumplimiento.

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

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

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

El Director de carrera podrá ordenar un Briefing en cualquier momento si las condiciones de la competición así lo requieren.

11.1.1. Briefing general – previo a los entrenamientos.

Este será el briefing general del evento explicando el reglamento particular, horarios, trazados, cuerpo técnico de la organización, ruegos y preguntas. Se comunicará la colocación y ubicación de los conos o Clipping Points, y se designará la línea, sirviendo de referencia tanto para los participantes como para los jueces a la hora de puntuar y se comunicarán cambios en el trazado.

11.1.2. Briefing clasificación – previo a las clasificaciones (opcional)

En caso de necesidad, el comité organizador podrá opcionalmente convocar un briefing extraordinario. Se comunicarán cambios en el trazado e informaciones complementarias.

11.1.3. Briefing batallas —previo a las batallas eliminatorias

Se comunicará los clasificados en la categoría SEMI PRO (16 vehículos) y de la categoría PRO (32 vehículos) directrices especiales a la hora de batallar. Se realizará después de la publicación en el tablón de anuncios de la carrera (Race office) el diagrama de batallas.

Se comunicará a los pilotos el número de vueltas de calentamiento y el número de vueltas puntuables, que deberán efectuar las eliminatorias.

11.1.4 Reglas de cero puntos

En el briefing se especificarán también las reglas de cero puntos.

Se sancionará con 0 puntos, en clasificaciones y batallas en los siguientes casos:

- Pérdida de control del coche en cualquier momento dentro de la zona puntuable tanto en clasificación como en batallas, a criterio de los jueces
- Realizar giros de 360 grados una vez se cruce la meta, así como realizar maniobras voluntarias que pongan en peligro la integridad de los vehículos rivales y de los comisarios de pista
- Drift de ralentización voluntaria (durante la batalla)
- Decelerar voluntariamente en la zona designada como zona de aceleración
- No mostrar juego limpio en la pista (durante la batalla)
- Dos (o más) ruedas fuera de la pista (durante la clasificación o la batalla)
- Sacar cualquier parte del cuerpo, bandera o cualquier otro objeto por la ventanilla desde la salida hasta el final de la zona puntuable (durante la clasificación o la batalla)

- Subviraje (durante la clasificación o la batalla)
- Contradrifting: que giren las ruedas en la dirección de la curva en lugar de estar en todo momento en contra volante (durante la clasificación o la batalla)
- Línea equivocada: Pasar un clipping point o zone interior con la parte trasera del vehículo o pasar un clipping point o zone exterior con la parte delantera del vehículo.
- Golpear voluntariamente al oponente y perturbar su línea de conducción (durante la batalla)
- Detener la carrera en una zona de drift (dejar de derrapar en la zona puntuable)
- Entrar en pista sin partes obligatorias de la carrocería (capó, parachoques, etc.) sin haber tenido incidencias previas. En caso de que se haya tenido dichas incidencias previas, se estudiará cada caso y la seguridad de cada coche por parte de los comisarios, pudiendo permitirle o negarle la posibilidad de tomar la salida.
- Apertura de capó, ventana, maletero o puertas (calificación o batalla)
- Durante las batallas, realizar el líder una pasada no perseguible, con numerosas correcciones, impidiendo voluntaria o involuntariamente el correcto desarrollo de la pasada del perseguidor.
- Durante las batallas, realizar un piloto dos salidas en falso seguidas.
- No cerrar las ventanas correctamente.
- Sacar los brazos o cualquier objeto fuera del vehículo en el trazado de la carrera, carril de aceleración o desaceleración.
- Durante las batallas, realizar el perseguidor una persecución inactiva, es decir, el piloto de persecución deja demasiado espacio, o no persigue activamente al piloto líder
- Después de dos salidas consecutivas en falso provocadas por el mismo conductor.
- En caso de que los mecánicos toquen el vehículo en una zona no autorizada, ya sea antes o después de una pasada.
- Hacer caso omiso de una bandera roja

ESTE PUNTO PODRÁ SER LIGERAMENTE MODIFICADO A CRITERIO DE LOS JUECES EN CADA CARRERA Y EXPLICADO EN EL BRIEFING DE BATALLAS.

Un piloto que reiteradamente esté realizando pasadas de cero puntos podrá ser penalizado tal y como se muestra en la tabla de Anexo I.

11.2. Calentamiento de neumáticos

En todas las fases se habilitará una zona para calentamiento de los neumáticos antes de cada salida a pista y el comité organizador decidirá donde será. Será el comisario de pista el responsable de esta zona y solamente él podrá liberar y controlar el tiempo máximo de cada piloto una vez el piloto entre en la zona de calentamiento. En esta zona está prohibida la presencia de miembros del equipo por motivos de seguridad. (Está totalmente prohibido calentar ruedas con el vehículo parado) **El piloto deberá presentarse en esta zona a su hora y con todos los elementos de seguridad, tanto del vehículo como del piloto, debidamente**

ajustados y preparados. Deberán mantenerse estos elementos de seguridad colocados desde ese momento y hasta que el vehículo vuelva a su box/carpa.

11.3. Refrigeración extraordinaria de motor

En caso de necesidad por las condiciones climatológicas en una prueba, la organización puede designar una zona de refrigeración extraordinaria del vehículo en la cual UN SOLO MIEMBRO AUTORIZADO DEL EQUIPO y bajo supervisión de un comisario designado, puede realizar una refrigeración del vehículo participante por medios externos, como puede ser rociar el radiador mediante un soplador, mediante agua o un líquido no inflamable en un recipiente que no esté presurizado mediante gas inflamable.

Estos medios externos deben ser aportados por el equipo participante y en ningún caso pueden ser llevados en el propio vehículo durante la carrera. Durante esta fase está prohibido tocar el coche, no se permiten abrir las puertas ni el capó, ni retirar piezas de la carrocería, el piloto debe permanecer en el interior correctamente abrochado y con el casco y guantes puestos.

Esta refrigeración se realizará después de haber realizado la pasada, nunca antes.

11.4. ~~Vuelta extraordinaria de reconocimiento~~ Vueltas extraordinarias

11.4.1 Vuelta extraordinaria de reconocimiento

En caso de cambios climatológicos bruscos entre una fase y otra, Dirección de Carrera puede ordenar realizar una vuelta de reconocimiento, que se debe dar a una velocidad moderada y derrapando con menos ángulo, para poder adaptar el estilo de conducción y las velocidades de entrada a las nuevas condiciones de la pista. Esta vuelta se puede realizar tanto previa a la vuelta clasificatoria de un piloto como previa a una batalla, en ese caso los pilotos saldrían a darla de uno en uno con suficiente espacio entre ambos. El comité organizador se reserva la decisión de permitir dar o no esta vuelta según su criterio.

11.4.2 - Pruebas extraordinarias de vehículo:

Si un piloto ha tenido una avería mecánica, puede preguntar en dirección de carrera por la posibilidad de realizar una prueba mecánica extraordinaria, que podría realizar en cualquier momento entre fases o durante una fase siempre y cuando no influya en el tiempo del desarrollo de la prueba. En caso de que el circuito lo permita, se puede definir una zona específica para realizar las pruebas mecánicas con seguridad. Realizar pruebas mecánicas fuera de esta zona sin la autorización expresa de los CCDD y de la organización será penado con la descalificación inmediata.

11.5. Salida al trazado puntuable

En caso de que un piloto deba salir al trazado puntuable (en su turno de clasificación o de batallas) el piloto debe estar en pista, no en el paddock. En la fase de clasificación, en caso de encontrarse en el paddock, recibiría cero puntos en la vuelta de clasificación que tuviera que realizar. En la fase de batallas, el piloto quedaría eliminado.

En caso de que el piloto esté en pista, tiene 2 minutos para presentarse a la línea de salida. En caso de que no llegase, en la fase de clasificación recibiría cero puntos en la vuelta que tuviera que realizar, y en la fase de batallas, quedaría eliminado.

11.6 Entrenamientos libres (fase 1)

Los pilotos deben presentarse al inicio de cada sesión de clasificación con la ropa y el equipo de seguridad obligatorios según especifica el reglamento técnico de cada categoría.

Sesión no obligatoria, abierta a todos los vehículos y pilotos autorizados a tomar parte en la prueba / evento.

La duración de esta sesión será de indicada en el Reglamento Particular de la prueba. En este reglamento particular también se podría especificar un entrenamiento por grupos, así como los participantes en los mismos.

Estará permitido hacer pruebas de drift , solamente en la zona destinada al drift.

El número de vehículos en pista se adecuará al tamaño y características del circuito. Incluso puede haber un trazado específico para entrenar.

En caso de no poder salir todos los participantes en una misma tanda, se dividirán los en varias tandas. No será necesaria la presencia de los Jueces durante esta sesión de entrenamientos, pero si los comisarios.

11.6.1 Interrupción de los entrenamientos

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.

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 Prueba.

El Director de Prueba, 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.

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.

11.7 Clasificaciones (fase 2) “categorías semi pro y pro”

Los pilotos deben presentarse al inicio de cada sesión de clasificación con la ropa y el equipo de seguridad obligatorios según especifica el reglamento técnico de cada categoría.

El trazado puede variar entre las 2 categorías, dependiendo del circuito donde se esté realizando la prueba / evento.

Esta sesión es 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.

Todos los vehículos recorrerán 2 vueltas de calificación sin una vuelta de calentamiento, la mejor vuelta se utilizará para establecer el Top32 (CAT. PRO) y Top16 (CAT. SEMI PRO). En caso de lluvia o condiciones meteorológicas que provoquen la cancelación de la clasificación, se aplicará la regla "por orden de llegada", ya que no existe un orden específico para aprobar la sesión de clasificación.

En la clasificación el piloto deberá salir por el carril por el que saldrá el piloto líder en las batallas, es decir, el que tiene la chicane de conos.

El comisario de salida indicará al piloto en su turno que está autorizado a comenzar el calentamiento de neumáticos. Una vez termine el calentamiento, alineará el vehículo ante el semáforo en el carril designado, y saldrá sólo cuando el semáforo se ponga verde. El piloto mostrará al comisario que se encuentra preparado para realizar la clasificación mostrándole el dedo pulgar hacia arriba en signo de OK, y entonces el comisario pondrá en marcha el semáforo, que realizará su ciclo de luces. Sólo se puede cruzar la línea una vez que el semáforo se ha puesto en verde. En caso improbable de avería del semáforo, 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.

En caso de que, en situación excepcional, cuando el piloto se encuentra listo en la línea de salida tras calentar ruedas y aun así este no quiere alinear el vehículo, o se niega a comenzar a calentar ruedas, el oficial comenzará una cuenta atrás de 60 segundos, en ese caso deberá continuar de inmediato con el procedimiento habitual. Cuando acaben estos 60 segundos, el piloto deberá

- Comunicar al comisario su intención de pedir la pausa técnica
- Comunicar al comisario su decisión de abandonar la competición (porque ya ha pedido anteriormente la pausa técnica, o porque es consciente de que no es reparable)
- Si no comunica ninguna de estas dos decisiones, se pasará su turno y dicha vuelta puntuará como DNS.

El comisario tiene derecho a no autorizar la salida si el piloto no se encuentra correctamente abrochado, con el hans bien colocado y en plenas facultades físicas y psicológicas. Dicha vuelta puntuará como DNS.

Está terminantemente prohibido tocar el coche desde que el comisario te indica que debes proceder a calentar hasta finalizar la vuelta, incluyendo en la zona de calentamiento y en la start line, a no ser que sea por incendio o por clara presencia de humo, o porque un comisario te lo indica explícitamente. Esto se aplica tanto antes del comienzo de la

clasificación (se deberán pedir los 5 minutos de pausa técnica y reparar en boxes, y se continuará con el desarrollo de la competición) como entre vuelta 1 y vuelta 2 de batalla. En caso de que el coche esté en llamas o desprendiendo humo será posible tocar el coche con el objetivo de abrir o retirar las partes necesarias y sofocar el incendio.

11.7.1 Orden de salida en clasificaciones

La clasificación se hará de la misma manera que en otras competiciones internacionales: Todos los vehículos darán primero una vuelta de clasificación cada uno, y a continuación otra vuelta de clasificación cada uno, en el siguiente orden:

En primer lugar, los pilotos “wildcard”, por orden inverso de dorsal

A continuación, los pilotos que no tienen puntos en el campeonato, por orden inverso de dorsal Finalmente, los pilotos que tienen puntos en el campeonato, por orden inverso de clasificación (es decir, el piloto que va primero en el campeonato será el último en realizar su pasada de clasificación, en cada una de las dos tandas que se realicen).

En la primera ronda del campeonato, se clasificará por orden inverso de dorsal.

Los pilotos deben presentarse en la línea en el orden adecuado, que será mostrado en una lista por los oficiales autorizados con anterioridad.

11.7.2 Alteración del orden de clasificación: excepciones

Este orden de clasificación no puede ser modificado salvo excepciones. En caso de avería mecánica u otras causas de fuerza mayor justificada, un piloto puede realizar una petición extraordinaria de retraso en clasificación, es decir, pedir mover su posición de clasificación al último lugar, avisando a dirección de carrera con tiempo suficiente y siendo esta modificación de la lista aceptada por los C.C.D.D. e informada con tiempo a los comisarios de salida y a los jueces. Esta petición extraordinaria sólo puede realizarse una vez por temporada para cada piloto, siempre justificando la causa y teniendo que ser aceptada por dirección de carrera y los C.C.D.D.

11.7.3 Veredicto de clasificaciones

Los jueces darán a cada vuelta de clasificación una puntuación de 0 a 100 puntos, siendo 0 el mínimo (el piloto no se clasifica) y 100 el máximo (vuelta perfecta). El resultado de la fase de clasificación será el de la mejor puntuación en la vuelta de calificación de cada uno de los participantes. En caso de empate se determinará por la puntuación de la segunda mejor vuelta.

El veredicto de los jueces **de hechos** en las clasificaciones es inapelable **a excepción de lo establecido por el Código. Una vez que la clasificación haya terminado, y a solicitud del CONCURSANTE, se procederá a la solicitud de revisión por parte de los jueces ante el piloto, spotter y el CONCURSANTE. En ningún caso se detendrá la clasificación y esta revisión consistirá en la explicación del criterio adoptado por parte de los jueces de hechos, que para no paralizar el desarrollo de la prueba no excederá del tiempo establecido en el Art. 11.8.6.** ~~en el momento de la prueba y se podrá reclamar sólo una vez que la clasificación haya terminado.~~ Para la toma de decisiones de los jueces sólo se dispondrá de los medios que hayan estado a disposición de los mismos durante el enfrentamiento, pudiendo ser este el streaming, cámaras extras de la organización en caso de que las haya, y notas que se hayan podido tomar por los jueces y comisarios de carrera. No se aceptarán ~~como pruebas en las reclamaciones~~ fotografías o vídeos que no hayan estado disponibles

para los jueces durante el enfrentamiento, como pueden ser los registrados desde las gradas o pie de pista con medios particulares, **para el proceso de revisión.**

Los Jueces asignarán la puntuación a cada participante teniendo en cuenta los siguientes criterios:

11.7.4 Criterios de clasificación

- **Velocidad** – Se juzga la cantidad de velocidad que el conductor puede llevar a cabo durante todo el recorrido, no solo juzgando la velocidad de entrada, sino también la velocidad promedio general. Los puntos máximos se otorgan por entrada de alta velocidad y velocidad constante durante todo el trazado. MAPA DE ACEL/DECL
- **Trazada** - Es el camino ideal que debe tomar un vehículo en el recorrido y está marcado por puntos / zonas de clipping interiores y exteriores. Los puntos / zonas de recorte interiores y exteriores estarán marcados en el recorrido donde el parachoques delantero del vehículo (clipping interior) y el parachoques trasero (clipping exterior) deben acercarse lo más posible a estos puntos. MAPA
- **Ángulo** - El ángulo mide la cantidad de contravolante y el ángulo de deslizamiento trasero relativo que usa un piloto a lo largo del recorrido.
- **Espectáculo** - Se refiere al ambiente en general de la pasada, cantidad de humo, agresividad en las transiciones, etc. Éste es el criterio más subjetivo-

En cualquier caso, el conductor debe asegurarse de realizar las 2 vueltas de calificación durante el período de tiempo permitido para la calificación. Hacer cola durante los últimos minutos de calificación y no poder realizar vueltas de calificación, no será aceptado como reclamo. El horario designado para las clasificaciones se respetará y no se ampliará.

Tie breakers o roturas de empate:

Si varios competidores obtienen en su vuelta de puntuación más alta exactamente la misma puntuación de calificación, se tendrá en cuenta su segunda mejor vuelta. Si la puntuación sigue siendo igual, se utilizará la tabla de roturas de empate que aparece a continuación:

El orden de clasificación se determinará por:	La mejor vuelta de las dos de cada uno de los pilotos, en orden descendente
Si varios competidores obtienen exactamente la misma puntuación de calificación en su mejor vuelta	-Se desempatará por la puntuación más alta de la segunda mejor vuelta
En caso de empate:	Se desempatará por la puntuación más alta en línea de la mejor de las dos vueltas
En caso de empate:	Se desempatará por la puntuación más alta en ángulo de la mejor de las dos vueltas
En caso de empate:	Se desempatará por la puntuación más alta en estilo de la mejor de las dos vueltas

En caso de empate:	Se desempatará por la puntuación más alta en línea de la peor de las dos vueltas
En caso de empate:	Se desempatará por la puntuación más alta en ángulo de la peor de las dos vueltas
En caso de empate:	Se desempatará por la puntuación más alta en estilo de la peor de las dos vueltas

El número máximo de clasificados en cada categoría será de 32 vehículos para la categoría PRO y de 16 vehículos para la categoría SEMI PRO.

Los pilotos que reciban una puntuación de 0 puntos se considerarán como “no clasificados” y no podrán tomar parte en las batallas finales, como se estipula en la tabla del Anexo I, a excepción de los pilotos que utilicen el “Joker”, que deberá ser aprobado por la organización y que se explica en el punto a continuación.

11.7.5. Joker

Aplicable a cualquier piloto de las categorías SEMI PRO y PRO, se autoriza el uso de un Joker por temporada, para poder participar excepcionalmente en las batallas y puntuar en caso de que hayan recibido 0 puntos en ambas pasadas de clasificación. Es un procedimiento que debe ser justificado por parte del piloto, y una vez autorizado por la organización y ejecutado su uso, el piloto no podrá volver a disfrutar del joker en esa temporada.

Para poder hacer uso del joker el piloto habrá debido tomar la salida durante los entrenamientos libres, durante los cuales los jueces puedan evaluar las aptitudes de piloto y coche y cerciorarse de que no se pone en peligro la seguridad al admitir al concursante.

11.7.6 Funcionamiento del joker

Un piloto que recibe una puntuación de 0 puntos **o de DNS** en ambas pasadas de clasificación, o no haya podido tomar la salida por una avería mecánica sucedida en los entrenamientos u otra causa de fuerza mayor debidamente justificada, al finalizar la tanda de clasificación y en un plazo desde su conocimiento del resultado de clasificación de doble cero hasta un máximo de diez minutos a partir del término de la última pasada de clasificación del último coche de la categoría a la que pertenece el solicitante, teniendo en cuenta que debe hacerlo con la mayor brevedad posible, puede pedir el uso del Joker, que le permitirá optar a pasar a la fase de batallas eliminatorias aún sin haber clasificado. El Joker se debe pedir mediante una solicitud realizada por el piloto o su representante (spotter) y formalizada en un documento en la oficina de dirección de carrera . Una comisión entre los jueces y los organizadores evaluarán si la participación no pone en peligro la seguridad, y al aceptarse el piloto ocupará el primer slot disponible hasta completar el top 32. En caso de no aceptarse, o bien por falta de plazas disponibles (top 32 completo) o porque la comisión determina que el concursante no está lo suficientemente cualificado como para pasar a la fase de batallas, el joker se considerará como “no utilizado” y podrá conservarse para la siguiente ronda en caso de que fuera necesario. Recordamos que cada piloto podrá disponer del Joker una sola vez durante la temporada.

11.7.7 No autorización a tomar salida en clasificación

Un comisario puede no autorizar a un piloto porque su vehículo no se encuentra en condiciones adecuadas para realizar su pasada, o pueda poner en peligro a los comisarios de pista o a él mismo, no dejándole continuar con la prueba y obligándolo a volver al paddock sin derrapar, o en caso necesario, siendo remolcado o en grúa, perdiendo la posibilidad de realizar la pasada y recibiendo DNS.

Asimismo, también le privará de la salida si no se encuentra correctamente abrochado, con el hals bien colocado y en plenas facultades físicas y psicológicas.

11.8 Batallas finales (fase 3) “categorías semi pro y pro”

Los pilotos deben presentarse al inicio de cada sesión de clasificación con la ropa y el equipo de seguridad obligatorios según especifica el reglamento técnico.

De acuerdo con los resultados de la clasificación, se organizará una final con los mejores 16 en la categoría SEMI PRO y los mejores 32 pilotos de la categoría PRO.

Cada piloto se enfrenta a otro piloto en un esquema clásico de eliminación directa (1º contra 32º, 2º contra 31º, etc. Véase llave eliminatoria en el art.16).

Todos los vehículos, emparejados de dos en dos según la llave eliminatoria, darán 2 vueltas, sin una vuelta de calentamiento. El piloto líder debe realizar una vuelta de clasificación de 100 puntos, mientras que el piloto perseguidor deberá realizar una pasada igual a la suya (salvo error de salida de pista) a la mayor proximidad posible. Los detalles o criterios del juicio se darán a continuación:

Los Jueces asignarán la puntuación a cada participante teniendo en cuenta los mismos criterios que en la fase 2-Entrenamientos Clasificatorios, evaluarán según: Velocidad, Trazado, Ángulo de desplazamiento y Espectáculo, añadiendo la proximidad.

11.8.1 Criterios de batallas

Velocidad – Se juzga la cantidad de velocidad que ambos pilotos-pueden llevar a cabo durante todo el recorrido, no solo juzgando la velocidad de entrada, sino también la velocidad promedio general. Los puntos máximos se otorgan por entrada de alta velocidad y velocidad constante durante todo el trazado.

Trazada - Es el camino ideal que debe tomar un vehículo en el recorrido y está marcado por puntos / zonas de clipping interiores y exteriores. Los puntos / zonas de recorte interiores y exteriores estarán marcados en el recorrido donde el parachoques delantero del vehículo (clipping interior) y el parachoques trasero (clipping exterior)

Ángulo - El ángulo mide la cantidad de contravolante y el ángulo de deslizamiento trasero relativo que usa un piloto a lo largo del recorrido.

Espectáculo - Se refiere al ambiente en general de la pasada, cantidad de humo, agresividad en las transiciones, etc. Éste es el criterio más subjetivo.

Proximidad – Se refiere a la distancia entre el piloto líder y el perseguidor. La importancia de este punto será definida por los jueces durante el briefing.

11.8.2 Desarrollo de las batallas

Los dos participantes de la batalla se situarán en paralelo frente a un comisario de pista y se iniciará el procedimiento de salida. 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. Al completar el recorrido y llegar a la zona de final de drift, una vez se cruce la línea los pilotos dejarán de derrapar de forma suave y fluida, sin cambios bruscos de velocidad ni línea, y el piloto líder se mantendrá por la parte exterior de la pista mientras que el piloto perseguidor se mantendrá en la parte interior, para evitar contactos. Se retornará a la salida por la ruta indicada en el briefing. Nuevamente se repetirá 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 mostrará una bandera indicando que se ha producido una salida en falso, o hará una cruz con los brazos indicando esta situación. Se deberá repetir la salida una única vez. En caso de repetir una segunda vez quedaría eliminado en la batalla.

Los Jueces estarán presentes, y evaluarán a los participantes en las curvas seleccionadas.

11.8.3 Procedimiento de salida

Los dos pilotos, con su equipamiento de seguridad debidamente colocado, alinearán sus vehículos juntos en la zona de espera. Una vez el comisario les de paso, indicará a cada uno el carril por el cual deberá salir, correspondiendo en la primera vuelta de batalla el carril de líder al piloto que haya obtenido mejor puntuación en la fase de clasificación. El comisario de salida dará entonces la orden de comenzar a calentar los neumáticos. Se intentará en todas las ocasiones posibles que ambos pilotos calienten los neumáticos al mismo tiempo.

Existe un cronómetro de 120 segundos para determinar el tiempo máximo de espera a un piloto en la línea de salida.

En caso de que estemos durante el procedimiento habitual de carrera, o que ambos pilotos estén en pista, los 120 segundos se pondrán en marcha en el momento en el que el primer piloto, alineando el vehículo en el semáforo, levante el pulgar hacia arriba al comisario de salida, y ya no podrá abortar la vuelta, o se contará como salida nula. El piloto al que se le está esperando debe llegar a la línea de salida preparado, con todo el equipamiento abrochado correctamente, y si no está en la línea de salida en el momento en que el contador ha empezado, tampoco podrá calentar neumáticos, deberá alinearse inmediatamente. Una vez que los 120 segundos se agoten, el semáforo se pondrá en verde y en caso de que sólo un piloto que haya comparecido, éste deberá salir a pista y contará como bye run.

En caso de que, en situación excepcional, sólo un piloto se encuentra listo en la línea de salida tras calentar ruedas y aun así este no quiere alinear el vehículo, o se niega a comenzar a calentar ruedas, el oficial comenzará una cuenta atrás de 60 segundos, en ese

caso deberá continuar de inmediato con el procedimiento habitual. Cuando acaben estos 60 segundos, comenzarán los 120 segundos que contempla la normativa.

- Comunicar al comisario su intención de pedir la pausa técnica
- Comunicar al comisario su decisión de abandonar la competición (porque ya ha pedido anteriormente la pausa técnica, o porque es consciente de que no es reparable)
- Si no comunica ninguna de estas dos decisiones, estará descalificado.

El comisario podrá no autorizar la salida si el piloto no se encuentra correctamente abrochado, con el hans bien colocado y en plenas facultades físicas y psicológicas.

Está terminantemente prohibido tocar el coche desde que el comisario te indica que debes proceder a calentar hasta finalizar la vuelta, incluyendo en la zona de calentamiento y en la start line, a no ser que sea por incendio o por clara presencia de humo, o porque un comisario te lo indica explícitamente. Esto se aplica tanto antes del comienzo de la primera vuelta de batalla (se deberán pedir los 5 minutos de pausa técnica y reparar en boxes, y se continuará con el desarrollo de la competición) como entre vuelta 1 y vuelta 2 de batalla. En caso de que el coche esté en llamas o desprendiendo humo será posible tocar el coche con el objetivo de abrir o retirar las partes necesarias y sofocar el incendio.

Los pilotos mostrarán al comisario que se encuentran preparados para realizar la batalla mostrándole el dedo pulgar hacia arriba en signo de OK, y tras haber recibido el OK de ambos pilotos el comisario pondrá en marcha el semáforo, que realizará su ciclo de luces. Sólo se puede cruzar la línea una vez que el semáforo se ha puesto en verde. En caso improbable de avería del semáforo, 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. En ningún caso se podrá dar golpes de gas o intentos de salida para engañar al contrario.

El piloto líder debe salir primero, realizar una chicane de conos y acelerar a la máxima potencia.

El piloto perseguidor, aunque puede retrasarse para poder iniciar con mayor inercia y favorecer la proximidad al líder, no podrá ni retrasarse más allá del paragolpes trasero del líder con su paragolpes delantero, ni en ningún caso cruzar la línea de salida antes que él.

11.8.3.1 Reglas de salida en batallas, chicane de conos e inicio de drift

Los jueces determinarán en cada prueba el tipo de inicio de drift adecuado a cada circuito. Se podrá colocar una chicane de conos, posicionada en el carril del líder. Cuando los pilotos superan la chicane de conos deberán acelerar a fondo, utilizando toda la capacidad de aceleración de su coche, a no ser que en el mapa de aceleración / deceleración del reglamento particular se identifique lo contrario, llegando a la línea de formación y posteriormente al drift attack.

En caso de que el piloto líder tire o mueva **considerablemente** un cono con cualquier parte de su coche, e incluso con el viento provocado por su movimiento o el flujo de su escape,

será considerada salida en falso (11.8.4) **Si el cono se balancea pero no se mueve del sitio, no será salida en falso**

En caso de que el piloto perseguidor tire o mueva un cono, no afectará en su puntuación.

11.8.3.2 Línea de formación o pace line

Antes del drift attack pero después del semáforo de salida, **podría** haber una línea que sirve para determinar el ritmo de los pilotos, llamada **pace line o línea de formación**.

Desde que se cruce esta línea hasta el drift attack, **el piloto perseguidor no podrá en ningún caso estar en paralelo con el piloto líder**.

Si el líder está acelerando a plena potencia, en caso de que el piloto perseguidor superase el final del paragolpes trasero del piloto líder con su paragolpes delantero, el perseguidor reducirá a la mitad su puntuación, pudiendo incluso ser cero en caso de que obstruyese claramente el inicio del líder, y en caso de contacto, será determinado culpable.

Si el líder no está siguiendo el mapa de aceleración y deceleración reducirá su puntuación, pudiendo incluso ser cero por considerarse no perseguible, y en caso de contacto, será el líder determinado el culpable

11.8.3.4 Descalificación por problema técnico

Un comisario en la línea de salida o en la zona de calentamiento (o el Director de Carrera) podrá denegar la salida de un piloto por orden de los CCDD si su vehículo no se encuentra en condiciones adecuadas para realizar su pasada, o pueda poner en peligro a los comisarios de pista, a su contrincante o a él mismo, no dejándole continuar con la prueba y obligándolo a volver al paddock sin derrapar, o en caso necesario, siendo remolcado o en grúa.

11.8.4 Salida en falso

El piloto líder debe salir primero, realizar una chicane de conos y acelerar a la máxima potencia. En caso de que esto no se consiguiese, se considerará una salida en falso.

En caso de una salida en falso, el comisario lo avisará mediante una bandera o con un movimiento de brazos especificado en el briefing, y ambos pilotos deberán volver a alinearse en las mismas posiciones para repetir la salida. Las salidas en falso se pueden dar por las siguientes situaciones:

- Cuando la luz del semáforo se ponga en verde, el piloto líder tiene 3 segundos como máximo para iniciar la marcha a máxima potencia. En caso de que no se moviese pasados esos tres segundos se considerará salida en falso, siendo culpable el piloto líder
- Si el piloto líder no es capaz de trazar correctamente la chicane de conos, y desplazase **considerablemente** o derribase uno de los conos, se considerará una salida en falso, siendo culpable el piloto líder.

- Si el piloto perseguidor cruza la línea antes que el piloto líder, se considerará salida en falso, siendo culpable el piloto perseguidor
- Si uno de los dos pilotos, (o ambos), cruza la línea antes de que el semáforo se ponga en verde, se considerará salida en falso, siendo culpable aquel que cruzase la línea primero con el semáforo en rojo.

Si un piloto realiza dos salidas en falso seguidas en la misma vuelta de batalla, recibirá cero puntos y se continuará con la competición.

11.8.5 VEREDICTO DE LAS BATALLAS

Los jueces compararán las pasadas de líder y de perseguidor de ambos pilotos, siguiendo su criterio, y tras su deliberación se emitirá un veredicto. Cada uno de los jueces puede emitir el siguiente veredicto:

El piloto "A" gana

El piloto "B" gana

Una vez más (ONE MORE TIME) – Se da cuando no se puede decidir un claro vencedor, por lo cual la batalla se debe repetir.

Teniendo los veredictos de los tres jueces, el resultado de la batalla será el determinado por mayoría. En caso de no haber veredicto claro porque ninguna de las opciones se repite (ejemplo, el juez 1 da por vencedor al piloto B, el juez 2 da One More Time, y el juez 3 da por vencedor al piloto A), el resultado será One More Time.

En el caso de que los Jueces ordenen un ONE MORE TIME se repetirá la batalla completa. Si se sigue manteniendo el empate en la puntuación obtenida después de tres enfrentamientos, 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. El vencedor de la batalla disputará la siguiente ronda.

Sólo se podrá emitir el veredicto de OMT dos veces. En caso de que al tercer enfrentamiento entre los pilotos no haya un claro vencedor, avanzará a la siguiente fase el que haya clasificado por delante.

En caso de la batalla por el tercer y cuarto puesto, y la batalla final, se podrán repetir los One More Times que sean necesarios hasta poder determinar un vencedor.

11.8.6 REVISIÓN EXTRAORDINARIA DEL VEREDICTO DEPORTIVO

El veredicto de los jueces en las batallas es inapelable **durante el desarrollo de las mismas en el momento del veredicto** y está terminantemente prohibido intentar realizar cualquier interacción con la torre durante una fase de batallas. Un piloto, **su spotter o su concursante** podrá ~~entonces pedir~~ **solicitar por escrito, cumplimentando un formulario al efecto**, una revisión extraordinaria en la oficina de Dirección de Carrera, donde se pondrán en contacto con el director de carrera **que contactará con los jueces, y solicitará con carácter extraordinario dicha revisión**, ~~se rellenará el formulario de revisión y se realizará la revisión.~~

El tiempo para todas las revisiones de cada fase será de un máximo de 15 minutos, que se dividirá equitativamente entre todas las revisiones solicitadas. La revisión consistirá en el visionado del streaming **por parte del director de carrera** de las dos vueltas de batalla, **Si no queda claro por parte del director de carreras, lo enviará la solicitud a** ~~por parte de~~ los tres jueces como si fuera en directo, volviendo a juzgar sobre una hoja en blanco, y emitiendo un nuevo veredicto.

Para realizar esta revisión del veredicto, el piloto deberá abonar la cantidad **equivalente a** la inscripción de una prueba **individual** en el momento de realizar la petición, que será devuelta al piloto en caso de que el nuevo veredicto falle a su favor. En caso de que el veredicto no falle a su favor, esta cantidad no será reembolsada. **En las pruebas puntuables y no puntuables y/o por invitación, la cuantía se establece en 300€.**

Estas revisiones podrán ser efectuadas únicamente en la fase del Top 32 y del Top 16. En el próximo cambio de cuadrante, (por ejemplo, entre el Top 32 y el Top 16), se informará a los jueces para que se revise la batalla, y se podrá modificar el resultado **si se considera aceptada la revisión extraordinaria**. En caso de que haya un cambio, se comunicará a los pilotos. En caso contrario se reanudarán las carreras. Para la toma de decisiones de los jueces sólo se dispondrá de los medios que hayan estado a disposición de los mismos durante el enfrentamiento, pudiendo ser este el streaming, cámaras extras de la organización en caso de que las haya, y notas que se hayan podido tomar por los jueces y comisarios de carrera. No se aceptarán como pruebas en las reclamaciones fotografías o vídeos que no hayan estado disponibles para los jueces durante el enfrentamiento **para una revisión extraordinaria**, como pueden ser los registrados desde las gradas o pie de pista con medios particulares. La revisión **extraordinaria** de la batalla de una fase sólo podrá pedirse antes del final de dicha fase, es decir, no se admitirán revisiones de una batalla del Top 32 una vez que dé comienzo la primera batalla del Top 16.

11.8.6 RECLAMACIONES Y APELACIONES TÉCNICAS

En caso de que haya una sospecha de que un piloto está incumpliendo el reglamento técnico, como la utilización de unos neumáticos ilegales o de una caja de cambios secuencial en la categoría Semi Pro se podrá realizar una reclamación directamente de un piloto hacia el infractor. Serán los Comisarios Deportivos de la RFEDA quienes estipulen **la caución las tasas** y los procedimientos adecuados a estas reclamaciones, **de acuerdo con lo establecido en el Código Deportivo Internacional y las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de la RFEDA.**

11.8.7 ADELANTAMIENTOS

No se permite adelantar durante las batallas, especialmente si el conductor líder está siguiendo una línea de corte exterior. La única excepción a esta regla es cuando el conductor líder está totalmente fuera de la línea impuesta por los jueces, o cuando adelantar es la única opción para evitar un choque o una parada de emergencia. En este caso, se considerará al piloto perseguidor un piloto líder, y se le juzgará en consecuencia.

11.8.8 VUELTAS 1 Y 2, REGRESO A LA SALIDA Y CAMBIO DE NEUMÁTICOS

Salvo excepciones descritas más adelante, no está permitido el cambio de neumáticos entre las vueltas 1 y 2 de cada una de las batallas. En el caso de "One More Time", los vehículos sí que pueden volver al paddock para cambiar neumáticos y las batallas del "ONE MORE TIME" se trasladarán al final del ciclo actual.

En todos los demás casos, ambos vehículos tendrán 120 segundos para acercarse a la línea de salida y alinearse. El cronometraje comenzará una vez que los jefes de carrera hayan informado a los pilotos antes de la vuelta 1. Para la vuelta 2, los vehículos deben regresar a la línea de salida dentro de los 120 segundos después de pasar la línea de meta. Si uno de los vehículos está listo para correr, pero bloqueado en algún lugar de la pista o

del paddock por razones impredecibles, la cuenta regresiva se detendrá hasta que el vehículo esté libre para conducir nuevamente.

En el caso de que un oponente no llegue a la línea de salida dentro del tiempo dado, el vehículo alineado debe correr su batalla solo, en cualquier caso, la carrera será juzgada y puntuará.

En cualquier caso, entre las vueltas 1 y 2 de la misma batalla durante la carrera, cualquier intervención mecánica y / o remolque a cualquiera de los vehículos ~~(excluyendo controles visuales de neumáticos, condiciones inesperadas de neumáticos que requieran ajustes excepcionales de presión de neumáticos o ajustes de paneles de la carrocería)~~ dará lugar a descalificación. No se permite el cambio de neumáticos entre la vuelta 1 y la vuelta 2, exceptuando en caso de contacto **(se aplicarán las reglas de colisiones y contactos)**.

11.8.9 INCIDENTES, “COLISIONES y CONTACTOS” DURANTE LA BATALLA (REGLA DE LOS 10 MINUTOS)

El contacto con el vehículo en el drifting es algo que el Drift Spain Series reconoce como parte del deporte, sin embargo, las colisiones de vehículos en una batalla cara a cara requieren decisiones y directrices de la siguiente manera:

En caso **de cualquier tipo de** contacto ambos pilotos tienen que intentar terminar la vuelta siempre y cuando esto pueda realizarse en condiciones de seguridad.

11.8.9.1 CONTACTO LEVE

Se llama CONTACTO LEVE cuando ambos pilotos terminan la vuelta de batalla después del golpe.

11.8.9.2 COLISIÓN GRAVE

Se llama COLISIÓN GRAVE cuando al menos uno de los dos pilotos no termina la vuelta derrapando debido a las consecuencias del accidente.

11.8.9.3 COLISIÓN CON RESCATE

Se llama COLISIÓN CON RESCATE cuando al menos uno de los dos pilotos no puede sacar el vehículo de la pista por sus propios medios y debe ser rescatado, empujado, remolcado o por medio de una grúa.

11.8.9.4 VEHÍCULO CULPABLE

Si el vehículo líder pierde el drift, se sale de la línea o reduce innecesariamente la velocidad demasiado drásticamente en la batalla y el vehículo perseguidor golpea al vehículo líder, el vehículo líder puede ser considerado culpable de la colisión. ~~Cada juez determinará la culpa.~~ Si un piloto perseguidor tiene una colisión con el piloto líder sin que éste haya cometido un fallo, se considerará culpable. **Los jueces determinarán de acuerdo con este criterio, quién es el vehículo culpable en cada caso.**

11.8.9.5 COLISION EN LA VUELTA 1 DE LA BATALLA

En caso de **contacto leve** ambos pilotos tienen que intentar terminar la vuelta siempre y cuando esto pueda realizarse en condiciones de seguridad. Los jueces determinarán la manera en la que el contacto afectará al veredicto final de la batalla. Los pilotos podrán solicitar ir a boxes, donde dispondrán de **dos minutos** en su box para evaluar los daños, pudiendo pedir en caso necesario la pausa técnica si es que estuviera disponible para ellos, y no pudiendo cambiar neumáticos de ningún eje a no ser que estos hayan sido dañados a causa del contacto.

Si tras el paso por boxes uno de los dos pilotos no se presenta, el otro realizará un bye run y se continuará con el desarrollo de la prueba.

En caso de **colisión grave o con rescate**, el piloto culpable recibirá cero puntos.

EL PILOTO CULPABLE NO TENDRÁ TIEMPO PARA REPARAR, NI SIQUIERA LOS 5 MINUTOS DE PAUSA TÉCNICA, AUNQUE LOS TUVIERA DISPONIBLES.

El vehículo culpable debe intentar presentarse entonces, por sus propios medios, a la línea de salida, donde será evaluado por un comisario técnico y se comprobará, con doble confirmación, si está en condiciones seguras para continuar la competición.

El piloto culpable podrá, al dirigirse a la salida, desatarse de los sistemas de seguridad y bajarse del vehículo para revisarlo junto con el comisario de salida. El comisario evaluará los daños y puede directamente negarle la posibilidad de continuar. En caso de que el comisario le dé la posibilidad de continuar, el piloto deberá igualmente evaluar los daños por sí mismo y confirmarle al comisario, sí, estoy dispuesto a continuar a pesar de los daños sufridos, y bajo la propia responsabilidad del piloto, o no, no estoy dispuesto, y retirar el vehículo de la competición

Entonces, si el piloto culpable recibiera el OK del comisario y el suyo propio, podrá esperar a que el piloto no culpable se presente (aplicando la regla de los 10 minutos). En caso de que el vehículo NO recibiera el OK del comisario técnico porque no estuviera en grado de continuar la prueba con seguridad, el piloto quedará eliminado.

El piloto NO CULPABLE deberá aplicar la regla de los 10 minutos. Entonces pueden suceder los siguientes escenarios:

PILOTO NO CULPABLE	PILOTO CULPABLE	RESOLUCIÓN
El piloto no culpable se presenta con el vehículo reparado y recibe el OK del comisario técnico	El piloto culpable espera en la línea de salida y recibe el OK del comisario técnico	Se procede a la segunda vuelta de batalla y continúa la competición con normalidad
El piloto no culpable se presenta con el vehículo reparado y recibe el OK del comisario técnico	El piloto culpable espera en la línea de salida y NO recibe el OK del comisario técnico, o el propio piloto decide retirarse.	El piloto no culpable realiza un BYE run para comprobar que está adecuadamente reparado y pasa a la siguiente fase.

El piloto no culpable se presenta con el vehículo reparado y NO recibe el OK del comisario técnico, o bien NO SE PRESENTA	(indiferente)	El piloto no culpable se considera vencedor de la batalla y pasa a la siguiente fase, pero no podrá realizar la batalla de la siguiente fase por no haber reparado a tiempo.
---	---------------	--

11.8.9.6 COLISION EN LA VUELTA 2 DE LA BATALLA

Si ocurre una colisión en la vuelta 2 de una batalla, los jueces considerarán la falta y luego volverán a la carrera por defecto, para juzgar el resultado de la batalla. Si tanto el vehículo líder como el vehículo perseguidor chocan en la segunda carrera de la batalla y no pueden continuar debido a daños excesivos, y no se considera culpable a ninguno de los dos, el ganador se determina en base a la puntuación de la primera vuelta de la batalla.

El piloto culpable recibirá un cero y los jueces darán un veredicto final de la batalla. En caso de que este veredicto fuese OMT (One More Time), el piloto no culpable podría reparar aplicando la regla de los 10 minutos, mientras que el piloto no culpable no estaría autorizado a reparar, aunque sí estaría autorizado a cambiar neumáticos.

En el caso de que los vehículos tengan contacto que puede o no haber afectado al conductor o puede no haber sido culpa de los conductores, el director técnico puede necesitar inspeccionar ambos vehículos por razones de seguridad y decidir en cuanto a si los vehículos necesitan o no hacer arreglos, con el fin de velar por la seguridad de cada conductor. En el escenario anterior, si el resultado deja al conductor con un neumático pinchado o daño en la rueda, el director técnico podrá solicitar que ambos pilotos cambien sus neumáticos y/o ruedas para asegurarse de que un conductor no reciba una ventaja sobre el otro conductor.

11.8.9.7 DAÑOS POR COLISIÓN Y TIEMPO DE REPARACIÓN. REGLA DE LOS 10 MINUTOS.

Una vez que se ha producido una colisión, los Jueces determinarán la culpa. En algunos casos, los daños sufridos por los vehículos pueden requerir tiempo para repararse y ÚNICAMENTE podrá EL PILOTO NO CULPABLE, tras la confirmación por los comisarios de pista, volver a los boxes a reparar.

Para ello los equipos aplicarán la regla de las colisiones y contactos y tendrán 10 minutos para reparar los daños. Se dirigirán a su box con la mayor brevedad que lo permitan las condiciones, teniendo especial cuidado en el movimiento en el paddock, ya sea por sus propios medios o en las labores de maniobra con la grúa o vehículo de rescate. En cuanto el vehículo sea introducido en el área de trabajo, el oficial avisará al equipo y pondrá en marcha el cronómetro y a partir de ahí los mecánicos podrán comenzar a reparar el coche.

El reloj de 10 minutos comienza cuando el oficial le dice al conductor/miembro del equipo que comience, no cuando el vehículo llega al box. En caso de una colisión con rescate, se permite poner el vehículo sobre borriquetas o soportes de gato. La grúa también debe abandonar el lugar antes de comenzar los 10 minutos. El Director o el Oficial de la Competición anunciará cuándo puede comenzar el trabajo, y el reloj contará los diez

minutos. Todo el procedimiento de reparación debe ser completado antes de que el reloj se agote.

Pasados los 10 minutos, si el vehículo

- No está en marcha
- No está en el suelo
- No es seguro para conducir en la posición requerida (líder o persecución)
- No está reparado adecuadamente
- No está listo para conducir al área de calentamiento de neumáticos Entonces el vehículo no será autorizado a continuar.

En caso de que el piloto cuente con la pausa técnica disponible, podrá añadirla entonces a su tiempo, teniendo 5 minutos extra para terminar el trabajo.

ARTÍCULO 11.8.9.9 ACCIDENTE CON AMBULANCIA INVOLUCRADA

En caso de accidente leve, el piloto podrá volver a boxes y no será obligatorio realizarse un chequeo médico si el piloto no lo estima oportuno. Sin embargo, en caso de que la ambulancia haya sido desplegada, el piloto no podrá volver a la pista hasta que no se le haya realizado un chequeo médico completo por el personal sanitario pertinente. El director de carrera se pondrá en contacto con el personal sanitario que haya atendido al piloto y sólo con el informe favorable del responsable médico de la prueba y la autorización del Director de Prueba será posible incorporarse de nuevo a la competición. Esta regla se aplicará en cualquier fase de la competición, entrenamientos, clasificación y batallas.

11.22 PAUSA TÉCNICA (REGLA DE LOS 5 MINUTOS)

Esta regla se puede usar durante las fases 2, 3 (clasificación, batallas)

Se llama pausa técnica a una parada de la competición que un piloto puede solicitar durante la fase de clasificación (previamente a iniciar su vuelta), durante la fase de batallas (previamente a haber mostrado el pulgar hacia arriba antes de la primera prueba de batalla), tras los dos minutos concedidos por un contacto leve o una vez se haya aplicado la regla de los 10 minutos al piloto no culpable en un contacto en caso de que no haya tenido tiempo de completar la reparación.

No se permite la utilización de la pausa técnica entre dos vueltas de batalla si no ha existido una colisión.

No se permite el cambio de neumáticos en una pausa técnica a no ser que sea porque han sufrido daños durante una colisión con otro piloto.

Un piloto tiene derecho a la petición de UNA SOLA pausa técnica durante CADA PRUEBA, ya sea en clasificación o en batallas, en la cual el piloto podrá volver a los boxes para reparar el vehículo. Las pausas técnicas no son acumulables para rounds sucesivos.

El piloto pedirá la pausa técnica al oficial de carrera y se dirigirá a su box con la mayor brevedad que lo permitan las condiciones, teniendo especial cuidado en el movimiento en el paddock, ya sea por sus propios medios o en las labores de maniobra con la grúa o vehículo de rescate. En cuanto el vehículo sea introducido en el área de trabajo, el oficial avisará al equipo y pondrá en marcha el cronómetro y a partir de ahí los mecánicos podrán comenzar a reparar el coche.

El conductor y/o los miembros del equipo no deben realizar ningún trabajo en el vehículo antes de que el oficial inicie el procedimiento de la pausa técnica. Abrir los paneles e inspeccionar los daños podría considerarse trabajo. Se permite la inspección visual externa.

El reloj de cinco (5) minutos comienza cuando el oficial le dice al conductor/miembro del equipo que comience, no cuando el vehículo llega al box. Si se utiliza una grúa, se permite poner el vehículo en soportes de gato. La grúa también debe abandonar el lugar antes de comenzar los cinco (5) minutos. El Director de la Competición anunciará cuándo puede comenzar el trabajo, y el reloj contará los cinco minutos. Todo el procedimiento de reparación debe ser completado antes de que el reloj se agote.

Si se agotan los cinco (5) minutos y el vehículo

- No está en marcha
- No está en el suelo
- No es seguro para conducir en la posición requerida (clasificador, líder o persecución)
- No está reparado adecuadamente
- No está listo para conducir al área de calentamiento de neumáticos Entonces el vehículo no será autorizado a continuar.

Si la situación es elegible para el cambio de neumáticos, y se decide hacerlo, entonces el cambio de neumáticos también debe completarse dentro de los cinco (5) minutos asignados.

Si el vehículo no se encuentra reparado al final del tiempo determinado para la pausa técnica **EN CLASIFICACIÓN**:

En caso de no haber completado ninguna ronda de clasificación puntuada, se considerará como doble cero, y el piloto no podrá participar en las batallas eliminatorias, salvo utilización del Joker. En caso de haber completado una ronda de clasificación con una puntuación distinta de cero, el piloto se clasificará para las batallas con dicha puntuación y podrá reparar el coche durante el tiempo que quede hasta las batallas.

Si el vehículo no se encuentra reparado al final del tiempo determinado para la pausa técnica **EN BATALLAS**, se seguirá la tabla que aparece en la regla de las colisiones y contactos.

ARTICULO 12. VERIFICACIONES

Previo al desarrollo de la competición se realizarán verificaciones técnicas y administrativas. 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.

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).

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.

Se podrá realizar un horario de verificación específico donde se acote el tiempo que un piloto o grupos de pilotos pueden verificar, tanto para las verificaciones técnicas como para las administrativas o para ambas, definido en el reglamento particular de la prueba, que puede ser por categorías, por grupos de pilotos, por dorsales o por cualquier orden que la organización considere oportuno en cada round para favorecer la fluidez organizativa de cada prueba, que pudiera depender de factores debidos a las particularidades de cada circuito, ubicación del race office o al número de inscritos, y que será comunicado a todos los concursantes previo a la prueba. No presentarse en el horario definido será motivo de sanción.

Los Comisarios Deportivos de una competición podrán:

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.

Exigir que un vehículo sea desmontado durante las verificaciones técnicas para asegurarse de que están completamente respetadas las condiciones de admisión o de conformidad. Solicitar a un concursante que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.

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

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.

No respetar las pautas indicadas en este punto conlleva una sanción especificada en la tabla del Anexo I

12.1 ENTREGA DE DOCUMENTACIÓN Y VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

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

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

Será preceptivo entregar a la secretaría de la prueba, con carácter previo o en el momento de las verificaciones administrativas la siguiente documentación:

- Licencia de piloto de carácter nacional o internacional en vigor y adecuada a la especialidad, de acuerdo con las normas establecidas por la RFEDA.
- Licencia de CONCURSANTE en vigor.
- Permiso de salida (*starting permission* o *visa*) de la ADN (Autoridad Deportiva Nacional) de origen para los participantes extranjeros, en el caso de que éste no vaya incluido en la licencia.
- Certificado médico en vigor para los participantes extranjeros, en el caso de que éste no figure en la licencia del piloto (acorde con los estándares FIA).
- Certificado del seguro del piloto, si no está incluido en la licencia, con cobertura de desplazamiento médico y repatriación. En el caso de que esté incluido en la licencia, certificado de la ADN que lo atestigüe.
- Fotocopia del pasaporte o documento nacional de identidad

- Autorización de los tutores, en caso de pilotos menores de edad.

12.2. VERIFICACIONES TÉCNICAS.

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

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.

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

Cualquier vehículo que, después de haber pasado la verificación técnica, haya sido desmontado o modificado de tal manera que pueda afectar su seguridad o cuestionar su conformidad o haya estado comprometido en un accidente con consecuencias similares, deberá presentarse a los Comisarios Técnicos para su verificación, quedando a disposición de estos. 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.

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.

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.

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.

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.~~

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 descalificación 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.

ARTÍCULO 13. ASPIRANTES

El Campeonato de España de Drift estará reservado a pilotos **a partir de 14 años (inclusive año que los cumpla) y que sean** poseedores de la correspondiente licencia de conductor válida para la temporada 2026 según lo establecido en el Artículo 2 de las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

DRIFT SPAIN SERIES			
TIPO DE LICENCIA / PERMISOS	DEF	APLICACIÓN Y DURACIÓN	OBSERVACIONES
INTERNACIONAL	ITA, ITB, ITC-C, ITD-C	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2026	PUNTÚA Y BLOQUEA
PILOTO GRADO A	PA		
PILOTO GRADO A CIRCUITOS	PA/C		
PILOTO GRADO B	PB		
PILOTO GRADO B CIRCUITOS	PB/C		
PILOTO GRADO B RESTRINGIDA	PB/RES		
PERMISO PILOTO GRADO A	PPA	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTÚA BLOQUEA
PERMISO PILOTO GRADO B	PPB		

Asimismo, el Campeonato de España de Drift está abierto a todos los participantes extranjeros con licencias equivalentes en su país de origen, es decir, con licencia nacional o internacional expedida por su ADN, según lo establecido por el Código Deportivo Internacional.

Además, todos los pilotos deberán estar en posesión de una licencia de concursante.

La licencia de concursante puede ser la de Concursante Individual **o colectiva** de Automovilismo **de acuerdo con la normativa RFEDA/FIA (CI)** o una copia de concursante de automovilismo (CP) expedida por una entidad en el correspondiente registro de Asociaciones Deportivas que posea una licencia de Concursante Escudería (EC).

Asimismo, el Campeonato de España de Drift está abierta 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.

Convenios suscritos por la RFEDA:

Para la temporada 2025 la RFEDA ha suscrito convenios con las ADN de Portugal y Andorra.

En base a los citados convenios, los deportistas de nacionalidad portuguesa y andorrana podrán participar **puntuando y bloqueando puntuaciones**, en el Campeonato de España de Drift.

ARTICULO 14. INSCRIPCIONES

Las solicitudes de inscripción se realizarán a través de la página web del campeonato, desde el 4 de diciembre de 2025 hasta el 10 de enero de 2026. La selección de los pilotos se realizará desde el 10 de enero hasta el 20 de enero de 2026, momento en el cual se comenzará a enviar las confirmaciones de inscripción. Los pilotos que hayan enviado la solicitud, pero no haya sido aceptada en primera instancia se considerarán como inscripciones suplentes.

Una vez que el concursante reciba la aceptación de su solicitud, deberá confirmarlo abonando el pago íntegro de los derechos de inscripción de la temporada completa.

Los derechos de inscripción serán de 1480€ para toda la temporada. Los pilotos seleccionados en la primera tanda de selección tendrán la oportunidad de beneficiarse de un descuento por pronto pago, con los plazos descritos a continuación:

1º plazo: 20 de enero a 30 de enero 1280€

2º plazo: 31 de enero a 10 de febrero 1380€

3º plazo: 11 de febrero a 20 de febrero 1480€

En caso de que un piloto seleccionado no haya pagado a fecha del 21 de febrero su solicitud quedará desestimada, y se comenzará a llamar a la lista de suplentes, que deberán pagar la cuantía íntegra (1480€) de los derechos de inscripción antes del 1 de marzo.

Independientemente de los pilotos que participan en todo el campeonato, existen también las inscripciones para pruebas individuales, como wildcard (artículo 14.1), y tendrán unos derechos de inscripción por valor de 400€ para cada prueba individual. El Cierre de inscripciones para wildcards se realizará hasta 24 horas antes de la fecha de cada prueba, y se hará constar en el Reglamento Particular.

Los derechos de inscripción serán de 990,00€ para toda la temporada 2025 (5 pruebas) o 300,00€ para los wildcards, realizando la solicitud a través del Comité Organizador. Los concursantes tendrán hasta el día 31 de Enero para abonar los derechos de inscripción para toda la temporada. En caso de no llegar el abono en esa fecha, el concursante no se considerará inscrito en el campeonato y deberá apuntarse a cada una de las pruebas por separado.

En el Reglamento Particular de cada competición se hará constar el importe de los derechos de inscripción. Estos derechos podrán ser doblados **serán del doble** en el caso de **no aceptar la publicidad obligatoria** que un CONCURSANTE no acepte la publicidad optativa.

No se aceptarán inscripciones que no vayan acompañadas de los derechos de inscripción al cierre de las mismas. En el caso de las pruebas por invitación, una vez aceptada, el concursante deberá depositar la cuantía de la inscripción en el momento de la misma, a modo de fianza y como compromiso de participación. Esta fianza le será reembolsada en el momento en el que dicho concursante se presente en las verificaciones administrativas y técnicas.

En el momento del cierre de las inscripciones, el Comité organizador del Campeonato de España de Drift confeccionará una lista en la que consta el CONCURSANTE, el piloto y el vehículo. Esta lista será enviada inmediatamente a la RFEDA.

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

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

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 RFEDA, 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.
- Estar localizable en todo el momento de la prueba, así como estar en todo momento con la acreditación pertinente.

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

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

No se aceptará la solicitud de inscripción si no va acompañada de los derechos de inscripción.

Devolución de los derechos de inscripción.

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

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

En caso de que la competición no se dispute.

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

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.

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.

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

Los boletines de inscripción deberán contener, como mínimo:

- 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.
- La marca del vehículo utilizado.

- La marca del motor.
- El nombre del concursante y su número de licencia.
- 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: info@driftsapainseries.com

14.1 – WILDCARDS:

Se denomina Wildcard al piloto que, sin estar inscrito al campeonato, participa en uno de los rounds por separado. Estos pilotos pueden puntuar y bloquear puntuación a los pilotos que están inscritos a todo el campeonato, e incluso, a decisión del comité organizador, podrían ser admitidos a posteriori una vez cerradas las inscripciones a participar en otras pruebas, apareciendo en la clasificación general del campeonato.

14.2 SPOTTERS

Cada piloto al inscribirse tanto al campeonato como a una prueba particular podrá designar a una persona como Spotter, que le ayudará a tomar las decisiones deportivas y le podrá dar indicaciones sobre su trazada o la trazada de los oponentes mediante comunicación por radio. El spotter será la única persona aparte del piloto que podrá acceder al briefing.

El spotter será la única persona autorizada para comunicarse con el piloto durante el tiempo en pista, que tiene que estar localizable en todo momento. No estarlo conlleva una sanción especificada en el Anexo I..

Cada piloto designará al spotter durante la inscripción, con nombre y DNI, y sólo podrá ser cambiado mediante aviso con hasta 24 horas antes del inicio de cada prueba.

14.3 PROMOCIÓN RECÍPROCA DE LA PRUEBA

Cada concursante y piloto al confirmar su asistencia a una prueba manifiesta su interés en participar en ella y el campeonato se compromete a, una vez formalizada la inscripción, hacer aparecer el nombre del piloto en las listas oficiales de inscritos y en las redes sociales.

De igual manera, el piloto está obligado a compartir en sus redes sociales el cartel de la prueba a la que van a participar, realizando las promociones que se requieran por parte del comité organizador, que en ningún caso podrán ser negativas o contrarias a los patrocinadores del propio piloto.

En caso de la negativa de un piloto a participar en la promoción de una prueba, si se le requiere, podrá ser privado, a criterio de la organización, de la utilización de todo el material audiovisual que se genere en el round que se ha negado a promocionar, ya sea realizado por los medios de la organización, como por los suyos propios registrados o capturados dentro del recinto durante ninguna de las fases de competición. También se reserva el derecho el Comité Organizador de denegar los pases de prensa a los miembros del equipo del concursante que se negara a participar en las promociones, ya sea en la prueba o en toda la temporada.

ARTICULO 15. NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y NOMBRE DEL PILOTO

Durante la temporada, cada vehículo llevará el número de carrera correspondiente a la lista aceptada por el organizador al principio de esta. 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 RFEDA. En caso de nuevas inscripciones se incorporarán los dorsales por orden correlativo.

Pro	1 hasta 100
Semi Pro	101 hasta 199

El organizador entregará los números de competición 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 50,00 € el par, solicitado con 30 días de antelación. Los números de competición deberán colocarse de la manera descrita a continuación:

PARASOL OBLIGATORIO con el número de competición, situado en el cristal delantero. (Se entregará por DRIFT SPAIN SERIES)

NÚMERO DE COMPETICIÓN DE PUERTA OBLIGATORIO con nombre del piloto y numero de participación en el Campeonato de España de Drift, situado en las puertas del vehículo. (Se entregará por DRIFT SPAIN SERIES)

PUBLICIDAD DE LOS PATROCINADORES DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE DRIFT situado en la defensa delantera y trasera, en los laterales y centro. (Se entregará por DRIFT SPAIN y se podrá alterar antes de terminar la temporada)

Los números de competición deberán figurar sobre el vehículo en las verificaciones técnicas preliminares.

La ausencia de uno de los números de competición comportará una multa de **100,00 €**.

La ausencia simultánea de los números de competición comportará la descalificación de la competición, tal y como se especifica en la tabla de sanciones del Anexo I.

El color de los números de competición será el definido por la organización, que seleccionará un color diferente para SEMI PRO y PRO, teniendo en la categoría élite el dorsal que corresponde a los pilotos en su categoría habitual.

ARTICULO 16. DERECHOS DE IMAGEN

Los derechos de imagen y de difusión pública de las competiciones puntuables para el Campeonato de España de Drift, pertenecen en exclusiva al organizador VOLRACE COMPANY S.L. / DRIFT SPAIN. 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 VOLRACE COMPANY S.L. / DRIFT SPAIN 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 VOLRACE COMPANY S.L. / DRIFT SPAIN podrá utilizar la imagen de personas físicas involucradas en una competición para finalidades distintas a la mera retransmisión del evento deportivo o promoción de pruebas sucesivas, ya sea a través de medios de comunicación o de la comercialización de las imágenes en reportajes editados o para la promoción del deporte.

La instalación de las cámaras onboard debe solicitarse con permiso e informar en las verificaciones de su montaje. No hacerlo conlleva una sanción a criterio de los Comisarios Deportivos, como se establece en la tabla del Anexo I.

ARTICULO 17. SEGUROS.

Los Organizadores de competiciones incluidas en el Calendario de la RFEDA 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 RFEDA asume la responsabilidad de la contratación directa de un seguro que cubre dichas competiciones.

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 RFEDA.

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.

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 RFEDA, quedando excluidos los daños que puedan sufrir los propios pilotos o automóviles participantes.

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.

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 18. COMPETICIÓN DE CARÁCTER AUTONÓMICO EN UNA PRUEBA DONDE SE CELEBRE UNA COMPETICIÓN PUNTUABLE PARA EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE DRIFT.

Únicamente la RFEDA podrá autorizar que en una prueba donde se celebre una competición puntuable para el Campeonato de España de Drift, 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 19. ANULACIÓN DE UNA COMPETICION.

El Comité organizador del Campeonato de España de Drift se reserva el derecho de anular una competición si el número de inscritos es igual o menor a 10 vehículos, así como por razones de fuerza mayor, así entendido por dicha Entidad.

ARTICULO 20. OBLIGACIONES GENERALES DE LOS EQUIPOS Y CÓDIGO ÉTICO DE CONDUCTA.

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.

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 comportará a criterio de los Comisarios Deportivos una penalización, pudiendo llegar a la descalificación de la competición.

Un conductor, miembro de la escudería u otro participante que ponga en peligro a otros será inmediatamente descalificado de participar en la prueba actual, pudiendo ser también privado de participar en todas las pruebas futuras.

Todos los pilotos y equipos deben tener en cuenta la seguridad y la profesionalidad en todo momento. No se tolerará ningún tipo de negligencia o infracción de cualquier cuestión de seguridad.

Sólo los pilotos y sus spotters (uno por piloto) tienen derecho a hacer preguntas sobre la prueba y discutir racionalmente con los oficiales y/o jueces durante el tiempo libre, los entrenamientos las sesiones informativas y las reuniones posteriores a la carrera en caso de que las haya en la prueba particular, pero nunca durante las calificaciones o la carrera.

Si el piloto y/o cualquier miembro de su equipo se comportan de forma inapropiada, insultante o poco profesional con la imagen del campeonato o personalmente hacia cualquier miembro del staff, especialmente con un juez, oficial o comisario de la prueba, estarán sujetos a sanciones mencionadas posteriormente. Esta regla también es válida para las discusiones o comentarios en Internet o en las plataformas de las redes sociales, y severamente castigadas si sucedieran en perfiles públicos de los pilotos o equipos.

De igual manera, se aplicarán duras sanciones en caso de faltas de respeto entre miembros de diferentes equipos, sabotajes, amenazas, peleas, chantajes, intimidaciones o cualquier tipo de violencia, física o verbal hacia los miembros del equipo.

Asimismo, cualquier tipo de unión entre equipos, de complot, intentos de amañar resultados o conspirar para obtener resultados en pista de forma antideportiva se castigará con la expulsión directa e inmediata del campeonato sin tener derecho a la devolución de la inscripción.

Cada piloto es responsable de la conducta de sus representantes, equipo, escudería e invitados en todo momento durante el transcurso del campeonato, no sólo durante el evento sino también entre pruebas.

El alcohol y/o las drogas están estrictamente prohibidos para los pilotos durante todo el evento. Los controles de los conductores se podrán realizar a intervalos aleatorios durante toda la temporada.

Hacer caso omiso del código de conducta acarrea sanciones estipuladas en el Anexo I.

ARTICULO 21. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES

Los Comisarios Deportivos pueden, a título excepcional, dar instrucciones a los concursantes por medio de comunicados especiales de acuerdo con 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.

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.

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.

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

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.

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

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.

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 22. PUBLICIDAD.

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.

La publicidad sobre los vehículos deberá respetar la parte de la carrocería reservada a los números y placas de competición, así como la zona reservada para los patrocinadores del Campeonato de España de Drift, no debiendo —en ningún caso— dificultar la correcta visión de éstos.

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.

Patrocinadores:

Los patrocinadores del Campeonato de España de Drift se publicarán mediante anexo al presente Reglamento Deportivo.

Los concursantes que tengan alguna incompatibilidad entre la publicidad de sus patrocinadores y la obligatoria del Campeonato de España de Drift, 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.

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.

La publicidad vinculada al patrocinio oficial del Campeonato de España de Drift 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.

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

Estén de acuerdo con lo establecido en las normas sobre publicidad de la RFEDA.

Respeten los lugares previstos en el Reglamento para la publicidad obligatoria.

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 RFEDA.

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

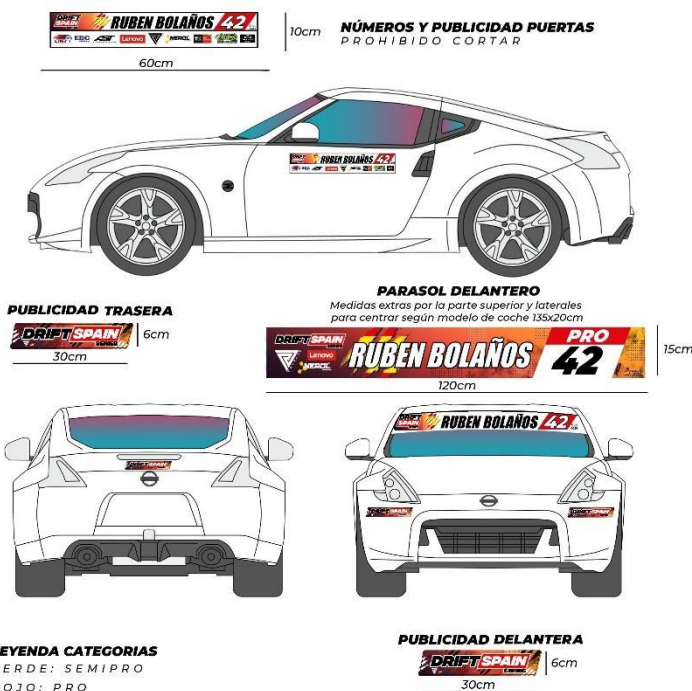
El piloto o concursante que no respete la colocación de la publicidad obligatoria recibirá una sanción estipulada en la tabla del Anexo I.

Situación de la publicidad obligatoria

La publicidad obligatoria del Campeonato de España de Drift deberá colocarse en los lugares establecidos en la siguiente imagen del presente Reglamento.

DRIFT SPAIN

**PUBLICIDAD OBLIGATORIA
POSICIÓN Y MEDIDAS**



WWW.DRIFTSPAINSERIES.COM

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 la imagen anterior

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 Campeonato de España de Drift, tal y como se estipula en la tabla del Anexo I.

ARTICULO 23. DISCIPLINA GENERAL EN Paddock, BOXES, PIT LANE y USO DE LAS INSTALACIONES.

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

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

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.

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.

Los menores de 16 años, aunque vayan acreditados, tienen el acceso prohibido a Boxes, Pit Lane y Pista, **salvo que sean participantes en la prueba.**

Los Boxes son una zona sumamente peligrosa. Si algún menor de 16 años estuviera presente en ellos, quedará bajo la responsabilidad de cada equipo.

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.

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.

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.

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.

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

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.

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.

En los circuitos donde esté disponible una zona de repostaje esta deberá ser usada por los participantes, no pudiendo repostar en el propio box.

La utilización de dispositivos de uso exclusivo en competición, como el antilag, el óxido nítrico o la inyección de agua con metanol no se podrán utilizar en ningún caso fuera de la pista. Su utilización en los boxes conlleva la descalificación inmediata de la prueba, y una posible sanción económica a criterio de los CCDD.

El piloto será responsable de todos los gastos económicos derivados del daño ocasionado por negligencias del piloto, o por no seguir las directrices de esta normativa.

No cumplir con lo dispuesto en este artículo conlleva sanciones estipuladas en la tabla del Anexo I, que pueden ir desde una multa económica hasta la expulsión de la prueba.

ARTICULO 24. DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

Es obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos, clasificatorias y fases finales del Campeonato de España de Drift, 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.

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.

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.

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

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.

La pista sólo podrá ser utilizada por los pilotos que estén autorizados a tomar parte en la sesión programada en ese momento.

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.

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.

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.

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.

La realización de alguna maniobra peligrosa 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.

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.

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

Burnout 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.

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.

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.

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.

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

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 25. SEÑALIZACIÓN

Será de aplicación el artículo 2.4. del Anexo H del C.D.I. y en general, y deberán ser respetadas en todo momento de la prueba:

25.1. 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.

25.2. 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.

25.3. 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.

25.4. 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.

25.5. 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:

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

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

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.

25.6. 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 con 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.

25.7. 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.

25.8. 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.

Hacer caso omiso de las banderas conlleva una penalización descrita en el Anexo I de este reglamento.

ARTICULO 26. PIT LANE / PARQUE CERRADO Y ASISTENCIA EN LOS BOXES

Será de aplicación lo establecido en las PCCCTCE.

El parque cerrado es la zona estipulada para la revisión por parte de CC.DD. en caso de necesidad, de todos los vehículos inscritos en la prueba. Podrá ser en cualquier zona del circuito previamente estipulada y comunicada a todos los pilotos y equipos. Ningún miembro del equipo podrá realizar cualquier tipo de reparación en los vehículos en el parque cerrado.

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.

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

26.1. 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.

26.2. 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.

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.

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.

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 Pit Lane.

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.

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

26.3. Equipo de asistencia / Representante de equipo:

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 identificados, acreditados, y con una imagen adecuada. La falta de acreditación conlleva una sanción especificada en la tabla del Anexo I.

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) y también de Spotter. 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.

.

26.4. Comportamiento cívico en el paddock

Queda totalmente prohibido realizar maniobras peligrosas en el paddock, ya sean de “pruebas mecánicas”, como realizar burnouts o circular a velocidades superiores a 10 km/h. Prohibido permanecer más tiempo de lo estipulado en el parque cerrado.

Prohibido rebasar la línea blanca en los entrenamientos sean libres o calificativos

También queda prohibido realizar en el paddock ruido excesivo sin ningún propósito relativo a la competición, que pudiera resultar molesto para el resto de los competidores o para el público.

ARTICULO 27. 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 Fases que la componen, se confeccionarán unas Clasificaciones Finales de acuerdo con los siguientes criterios:

Si la suspensión se produce antes de iniciados las batallas de las Finales, la Clasificación Oficial de la Fase 2- Clasificaciones será elevada a Clasificación Final de la competición.

la suspensión se produce con las batallas que forman la ronda de Dieciseisavos de Final de las Fases 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.

Si la suspensión se produce con las batallas que forman la ronda de Octavos de Final de la Fase 4 Finales ya disputados, se confeccionará la siguiente clasificación:

1. 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.

Si la suspensión se produce con las batallas que forman la ronda de Cuartos de Final de la Fase 4-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.

Si la suspensión se produce con las batallas que forman la ronda Semifinales de la Fase 4-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 28. CEREMONIA DE PODIUM.

Los pilotos deben usar la indumentaria específica del patrocinador en caso de que existiera durante la ceremonia completa del podio, hasta que los 4 conductores estén en el podio y se tomen fotografías oficiales. A cada piloto se le permite usar su propia indumentaria de sus patrocinadores y estar solos en el podio para fotografías o similar solamente después de que se haya llevado a cabo la ceremonia oficial.

La ceremonia de podio podría incluir también el veredicto de las finales de ambas categorías.

Cualquier infracción a lo dispuesto en este artículo conllevará la sanción prevista en el Anexo 1.

En cada competición se entregarán los siguientes trofeos:

Trofeo a los cuatro primeros clasificados de la Categoría Semi PRO.

Trofeo a los cuatro primeros clasificados de la Categoría PRO

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

ARTICULO 29. CLASIFICACIÓN DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE DRIFT . PREMIOS.

Se retendrán los resultados obtenidos de todas las competiciones puntuables para el mismo.

Se declararán ganadores de las diferentes categorías, los pilotos que hayan obtenido el mayor número de puntos, según el artículo 10

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.

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

Categoría SEMI-PRO:	PRIMER CLASIFICADO	TROFE O
Categoría PRO:	PRIMER CLASIFICADO	TROFE O

ARTÍCULO 30. PILOTO SELECCIONADO PARA LA REPRESENTACIÓN INTERNACIONAL DE CAMPEONATO O PAÍS

FIA MOTORSPORT GAMES

Cada dos años, se celebra la FIA MOTORSPORT GAMES con fecha, país y circuito diferente a cada edición. El criterio de selección del piloto representante de la disciplina de drift será el piloto vencedor de la categoría PRO de la temporada 2023 a condición de que siga compitiendo en dicha categoría en la temporada 2024. En caso contrario, será el Comité Organizador del Campeonato quien designe al piloto que competirá en los FIA MOTORSPORT GAMES-

DESAFÍOS INTERNACIONALES

En caso de celebrarse pruebas internacionales que requieran representación del campeonato Drift Spain Series, el criterio de selección de pilotos representantes, será exclusivo del comité organizador valorando el ranking final del anterior año y también el ranking actual del año vigente. Los pilotos seleccionados deberán ser los mismos durante todo el desafío y en caso de que algún piloto no pudiera asistir a alguna prueba, perdería los derechos de participación cediendo su plaza al piloto reserva pre seleccionado así como los puntos, que serán heredados por el piloto reserva.

ARTÍCULO 31. RECLAMACIONES Y APELACIONES.

Reclamación.

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

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).

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.

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

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

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.

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.

Derecho de Reclamación.

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.

Varios concursantes no pueden presentar una reclamación conjunta.

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

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.

Apelación

Conforme a lo indicado en el Art. 15 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.

ARTÍCULO 32 ZONA DE ASISTENCIA.

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

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

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 descalificación de la competición, a criterio de los Comisarios Deportivos.

Los participantes podrán pasar por la zona de asistencia a reparar su vehículo en cualquier momento durante los entrenamientos libres y entre las diferentes fases. A partir de los

entrenamientos clasificatorios y durante estos y las batallas se aplicarán las reglas de la pausa técnica (regla de los 5 minutos) y de las colisiones y contactos (regla de los 10 minutos)

ARTÍCULO 33. PARQUE CERRADO. VERIFICACIONES FINALES.

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.

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.

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

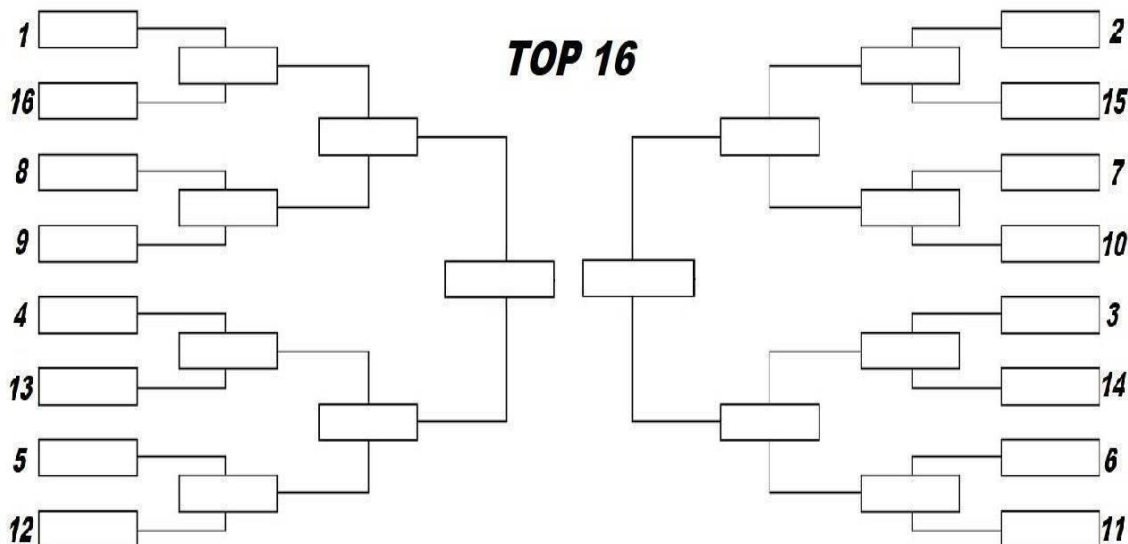
Los participantes que por cualquier razón o situación no finalicen la competición y deseen aparecer en la clasificación de esta han de depositar obligatoriamente el vehículo en el parque cerrado.

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.

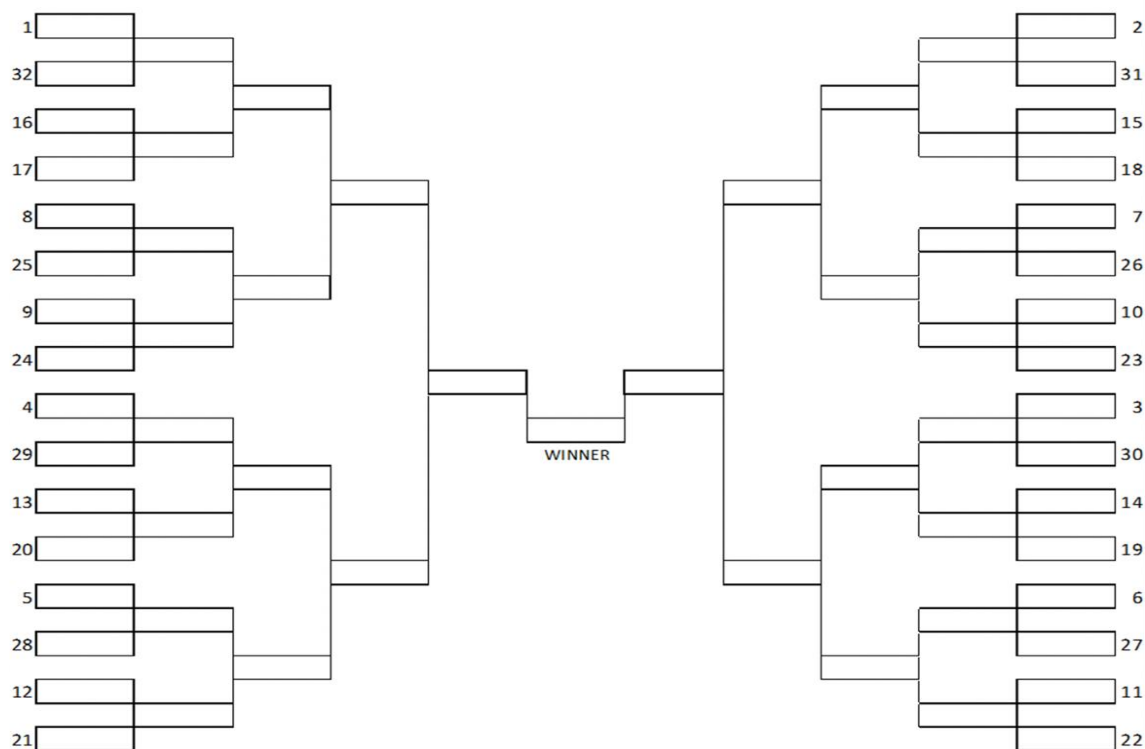
Cualquier infracción a las normas de Parque Cerrado comportará la descalificación de la competición, a criterio de los Comisarios Deportivos.

ARTÍCULO 34 . LLAVES ELIMINATORIAS CATEGORÍA SEMI PRO y CATEGORÍA PRO

LLAVE ELIMINATORIA CATEGORIA SEMI PRO (TOP 16)



LLAVE ELIMINATORIA CATEGORIA PRO (TOP 32)



ARTICULO 35. SANCIONES.

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).

En caso necesario de interpretación del reglamento por ambigüedad de su redacción, será el colegio de comisarios deportivos quien tenga el poder de decisión, teniendo la última palabra en la decisión resolutive de la situación.

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

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:

- Haya supuesto la interrupción de cualquiera de las Fases de la prueba, en aplicación de la reglamentación aplicable.
- Constituya una violación de la normativa aplicable (Reglamento(s), CDI, etc.).
- Haya efectuado una falsa salida en las batallas o haya provocado la del oponente.
- Provoque una colisión
- Haya forzado a dejar la pista a otro piloto.
- Entorpezca o impida ilegítimamente cualquier maniobra lícita de otro deportista.
- Adelante ilegítimamente a otro piloto.
- Desobedezca o haga caso omiso a las indicaciones, instrucciones o comunicaciones de los oficiales o del personal de organización de la competición.
- 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.

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).

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.

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

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 Descalificación de la competición y si lo creen conveniente ordenar que se redacte un informe de los hechos, dirigido al Comité de Apelación y Disciplina de la RFEDA.

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).

ANEXO 1 - PENALIZACIONES / REGLAMENTO DEPORTIVO

(Nueva tabla de penalizaciones adecuada a la nueva disposición del reglamento)

ARTÍCULO	MOTIVO	VEZ	SANCIÓN
4.1	No respetar lo dispuesto en este reglamento	TODAS	A criterio de los CC. DD.
5.1	Falta de respeto hacia el cuadro de Oficiales	TODAS	A criterio de los CC.DD, pudiendo llegar a la descalificación de la prueba o a la expulsión del Campeonato.
8.4	Infracción Técnica	TODAS	Pérdida puntuación y Descalificación
11.1	No asistir al Briefing	TODAS	A criterio de los CC.DD. Pudiendo llegar a no autorizado a tomar la salida
11.1	Llegar al briefing más tarde de la hora estipulada		Pérdida de tiempo de entrenamientos a criterio de los CC.DD.
11	Efectuar maniobra antideportiva.	TODAS	A criterio de los CC.DD./Descalificación.
11.6	Pérdida del control del vehículo reiteradas veces.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
11.6	Pérdida de drift total reiteradas veces.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
11.6	No llevar la ventanilla cerrada o la red debidamente colocada.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
11.6	Sacar cualquier parte del cuerpo, bandera o cualquier otro objeto por la ventanilla durante la zona puntuable , de aceleración o deceleración		A criterio de los CC.DD. Pudiendo llegar a la descalificación
11.6	Adelantar o no reducir la velocidad en entrenamientos una vez que éstos han sido interrumpidos.		A criterio de los CC.DD.

11.8	No disputar la fase 2 o llegar tarde a la hora estipulada	TODAS	No autorizado a participar en la Fase 3 Finales.
12	No pasar las verificaciones administrativas/técnicas en el horario establecido.	TODAS	A criterio de los CC.DD./Mínimo 50 €.
12	No pasar las verificaciones administrativas/técnicas.	TODAS	No autorizado. Descalificación.
12	No firmar la hoja de control de Verificaciones Administrativas.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
12	No presentar el vehículo a verificación según las	TODAS	A criterio de los CC.DD.

	disposiciones de este artículo.		
14	No estar acreditado / localizable.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
14	Ausencia de pase o acreditación pertinente.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
15	Ausencia de un número de competición	TODAS	Sanción económica (100€)
15	Ausencia de ambos números de competición.	TODAS	Descalificación
15	Ausencia del nombre del piloto.	TODAS	A criterio de los CC.DD. No autorizado a tomar la salida.
16	No solicitar permiso instalación cámara on board.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
16	No informar en verificaciones del montaje de la cámara.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
20	Detección de nivel de alcoholemia superior a 0,1 mg/litro.	TODAS	Descalificación de la prueba.
20	Piloto y/o cualquier miembro de su equipo se comportan de forma inapropiada, insultante o poco profesional con la imagen del campeonato o personalmente hacia cualquier miembro del staff, especialmente con un juez, oficial o comisario de la prueba, estarán sujetos a sanciones mencionadas posteriormente. Esta regla también es válida para las discusiones o comentarios en Internet o en las plataformas de	TODAS	A criterio de los CC.DD. hasta la Descalificación de la Prueba / Campeonato

	las redes sociales, en perfiles públicos de los pilotos o equipos.		
22	Ausencia de publicidad obligatoria.	TODAS	Penalización en metálico = derechos de inscripción.
22	No respetar colocación publicidad obligatoria.	TODAS	Penalización en metálico = Mitad de los derechos de inscripción
23	Efectuar reparaciones fuera de la zona asignada.	1ª 2ª 3ª	Amonestación 50 €. 100 €.
23	Instalación de estructuras en el paddock sin permiso.	TODAS	A criterio de los CC.DD. Mínimo 100 €.
23	Animales en zonas prohibidas (Responsable el concursante)	1ª 2ª 3ª	150 €. 300 €. 450 €.
23	Situación del equipo y reparaciones fuera de su zona asignada.	1ª 2ª 3ª	Amonestación 50 €. 100 €.

23	Mal uso de los servicios e instalaciones indicados en este artículo.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
23	No tener todo el material en el box.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
23	No retirar los neumáticos y residuos al terminar.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
23	Circular a más de 30 km/h por paddock, zona de asistencia y Pit Lane.	1ª 2ª 3ª	Amonestación 50 €. 100 €.

24	No llevar elementos de seguridad pertinentes.	Ent. Calif. Duelos	No autorizado. Descalificación.
24	Permanecer en pista sin autorización.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
24	No circular con la debida precaución por paddock, zona de asistencia y Pit Lane o circular a una velocidad superior a 30 kms/h.	TODAS	A criterio de los CC.DD. hasta la Descalificación de la Prueba.
24	Empujar un vehículo en pista.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
24	Utilización de la pista fuera de la sesión programada sin permiso.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
24	No avisar intención abandonar pista.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
24	Burnout mantenido.	TODAS	Descalificación, pérdida de puntos + gastos reparación desperfectos.
24	Conducir el vehículo en dirección contraria.	TODAS	A criterio de los CC.DD./Descalificación.
24	Rehusar a que el vehículo sea empujado o remolcado. No obedecer instrucciones de los comisarios	TODAS	A criterio de los CC.DD./Mínimo 50 €.
24	Abandonar el vehículo sin poner volante y punto muerto.	TODAS	A criterio de los CC.DD./Mínimo 50 €.
24	Abandonar el vehículo sin poner volante y punto muerto.	TODAS	A criterio de los CC.DD./Mínimo 50 €.
24	Abandonar el vehículo sin poner volante y punto muerto.	TODAS	A criterio de los CC.DD./Mínimo 50 €.
24	Pararse deliberadamente o impedir la normal circulación de otros participantes.	TODAS	Descalificación de la prueba.
25	No obedecer banderas señalización.	TODAS	A criterio de los CC.DD.

25.2	No respetar bandera amarilla en entrenamientos libres.	1ª 2ª 3ª	-5 ptos calificación -10 ptos calificación Descalificación.
25.5	No respetar bandera roja.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
25.5	No respetar bandera roja en entrenamientos libres.	1ª 2ª 3ª	-10 ptos calificación -20 ptos calificación Descalificación.
25.6	No respetar bandera negra.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
25.6	No respetar bandera negra	TODAS	A criterio de los CC.DD./Descalificación.
25.7	No respetar bandera negra con disco naranja	TODAS	A criterio de los CC.DD./ Descalificación
26	No entrar al Pit Lane por la zona de desaceleración.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
26	Utilizar el Pit Lane en pruebas en las que no está inscrito	1ª 2ª 3ª	50 €. 100 €. 150 €.
26	Necesidad de detención del vehículo.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
26	No presentar el vehículo en el parque cerrado.	TODAS	Descalificación
26	Trabajar sobre el coche en régimen de parque cerrado.	TODAS	Descalificación
26.1	Circular por el Pit Lane por una vía diferente a la rápida	TODAS	A criterio de los CC.DD.
26.1	Dejar material en la vía rápida.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
26.2	Trabajar en zona del Pit Lane no autorizada	1ª 2ª 3ª	Amonestación 50 €. 100 €.
26.2	Acceder a su zona en la vía interior por otro medio que no sea empujando y/o marcha atrás.	TODAS	A criterio de los CC.DD./Mínimo 50 €.
26.2	Traspasar línea blanca a la salida del Pit Lane. (entrenamientos libres)	1ª 2ª 3ª	Amonestación -5 ptos Calificación. -10 ptos Calificación.

26.2	Traspasar línea blanca a la salida del Pit Lane. (entrenamientos calificativos)	1ª 2ª 3ª	-5 pts. Calificación. -10 pts Calificación. Descalificación.
26.2	Indicación intención salida de pista.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
26.3	No identificar debidamente a los miembros de la asistencia o al Spotter.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
26.4	Permanecer en el parque cerrado más tiempo del estipulado.	TODAS	A criterio de los CC.DD.
26.4	Salir del Pit Lane con el semáforo en rojo. (entrenamientos libres).	1ª 2ª 3ª	50 €. 100 €. Descalificación.
26.4	Hacer pruebas de aceleración, poner en peligro la integridad física de otras personas dentro de la zona de asistencia.	TODAS	A criterio de los CC.DD., pudiendo llegar a la Descalificación.
26.4	Hacer uso de dispositivos de uso exclusivo en competición, como el antilag, el óxido nitroso o la inyección de agua con metanol en paddock	TODAS	El piloto se hará cargo de todos los gastos que repercutan en su reparación además de ser desclasificado de la prueba.
28.1	No asistir a la ceremonia de Podium o entrega de premios.	TODAS	Pérdida de todos los premios y trofeos del trofeo.

El presente REGLAMENTO queda aprobado a efectos deportivos.

Madrid, 06 de febrero de 2026



Fdo.: Paloma Izquierdo
Directora Deportiva

