

Reglamento Trial 4x4 Fighters España 2016

Versión 30/01/2016, las versiones anteriores no son válidas. Los cambios estarán escritos en rojo y las partes que queden excluidas en azul y tachadas.

Parte 1 Disposiciones Generales

1.1 Definición

El trial 4x4 se define como una prueba deportiva de vehículos todo terreno con tracción a las 4 ruedas que se realiza en un recorrido previamente marcado en el que se llevarán a cabo maniobras específicas. Se trata de una prueba de habilidad, no de velocidad.

1.2 Fechas de las competiciones pertenecientes al Campeonato Trial 4x4 Fighters España

Las fechas definitivas de las pruebas deportivas que puntuarán para el Campeonato serán las siguientes:

Villarroañe, Villaturiel (León) 4, 5 y 6 de Junio.

Trucios (País Vasco) 12, 13 y 14 de Agosto.

La Robla (León) 23, 24 y 25 de Septiembre.

Ribamontán del Mar, Galizano (Santander) 7, 8 y 9 de Octubre.

Talavera de La Reina (Toledo) Pendiente

El Eurotrial Alemania 2016 se celebrará los días 27, 28, 29, 30 y 31 de Julio en la localidad de **Gschwend**, Alemania.

Para más información respecto al Eurotrial, contactar con la seleccionadora nacional Mayte Álvarez.

1.3 Inscripción y premios.

En las pruebas deportivas se aplicará el presente reglamento.

1.3.1 Inscripciones

El precio de Inscripción se fijará en 125€.

En esta se incluirá:

Seguros (tanto RC como accidentes)

Cena del Sábado.

Trofeos para piloto y copiloto para los 3 primeros de cada categoría.

Licencia federativa (solo en caso que sea necesaria)

Se hará una oferta especial a los pilotos que decidan inscribirse por adelantado a la totalidad de las pruebas deportivas del Campeonato que se fijará en 100€ por carrera.

La inscripción debe realizarse según el formulario determinado por el organizador y tiene que estar entregado debidamente cumplimentado dentro del plazo que fije la organización.

El formulario tiene que estar firmado por piloto y copiloto (si lo hubiera)

El importe de la inscripción no será devuelto en caso de no asistencia por parte del equipo de competición excepto si la misma se produce por causa de fuerza mayor.

1.3.2 Premios.

Los premios del Campeonato Trial 4x4 Fighters serán entregados en la Gala de Campeones 2016.

Se repartirán de la siguiente manera para las 3 categorías que tengan más afluencia de participantes a lo largo del Campeonato.

1º clasificado 400-€ + trofeo para piloto y copiloto.

2º clasificado 200€ + trofeo para piloto y copiloto.

3º clasificado 100€ + trofeo para piloto y copiloto.

El importe de los premios corresponde a vales regalo donados por nuestros sponsors, en ningún caso el pago se realizará en metálico.

En el caso de que no se llegara a celebrar alguna de las categorías los premios correspondientes se repartirán de manera equitativa entre las demás categorías.

1.4 Fecha límite de inscripción

La fecha límite de inscripción a cada prueba deportiva se establece 10 días antes de la realización de la misma.

El plazo para poder acogerse a la oferta de inscripción al campeonato completo será del 25 de Abril al 13 de Mayo de 2016.

1.5 Categorías

Es posible inscribirse en las siguientes categorías:

M (Modificados)

PM (Promodificados)

P (Prototipos)

1.6 Comprobación de la documentación y aceptación técnica.

1.6.1 Los documentos de los participantes y los vehículos tienen que ser revisados antes del inicio de la competición.

1.6.2 Los participantes deberán entregar la documentación original, los inscritos al bono en la primera carrera y los que se inscriban por carrera en la que corresponda.

1.6.3 Los equipos recibirán un "pasaporte de verificaciones" donde se indicarán todos los aspectos a mejorar en el vehículo en caso de que no superen las verificaciones técnicas. Los equipos tendrán que subsanar los errores indicados para la siguiente carrera, en caso contrario no serán autorizados a tomar la salida.

1.6.4 Se podrán llevar a cabo revisiones técnicas en cualquier momento de la carrera si así lo deciden los comisarios de verificaciones.

1.6.5 No se podrá variar el tamaño ni el dibujo de los neumáticos después del inicio de la competición.

1.7 Briefing pilotos

El briefing de pilotos se realizará tanto el sábado como el domingo, antes del comienzo de la prueba en el horario que establezca el organizador.

La no asistencia o retraso de más de 5 minutos en la llegada al briefing se penalizará con 100 puntos (por cada briefing)

1.8 Fin de la prueba deportiva.

La prueba deportiva termina cuando todos los participantes han terminado las zonas o cuando se termine el tiempo establecido por la organización.

El organizador establecerá en el reglamento particular de la prueba o en el briefing si la hora final es definitiva, es decir se da por cerrado el trial. Siempre que haya más de 30 vehículos se aplicará esta norma: se dejará continuar a los vehículos siempre que estos estén en la línea de entrada a una zona a la hora límite de la prueba y hayan entregado la hoja de puntuaciones al comisario.

Todos los vehículos que estén dentro de una zona cuando se dé por finalizado el trial tendrán derecho a acabarla.

1.9 Clasificaciones

El ganador de la prueba deportiva es el participante con menor número de puntos de penalización en la suma de las dos mangas.

En caso de empate ganará el que más número de 0s tenga. Si aun así persistiera el empate ganará el que menos puntos haya obtenido durante la primera manga.

1.10 Acontecimientos particulares y descalificación.

- Los participantes de un evento deportivo de Trial 4x4 tienen la obligación de comportarse de manera deportiva y justa durante la competición. Tienen que actuar con lealtad frente a la organización, así como frente a los delegados del Comité del Trial 4x4 Fighters España y abstenerse de toda acción que pueda poner en peligro los intereses del deporte del Trial 4x4.
- Toda violación de estas reglas de comportamiento y de las reglas deportivas legales puede conducir a la descalificación y expulsión directa del campeonato.
- En la siguiente lista se muestran las violaciones más importantes (no todas) de estas reglas junto a las posibles consecuencias:

1.10.1 Entregar cheques sin fondos o el engaño en las transferencias de dinero: Exclusión de la prueba.

1.10.2 La participación de los conductores que no estén autorizados para empezar, o el intento de participación: Exclusión de la prueba

1.10.3 La participación de vehículos que no estén autorizados y que no se ajusten a las normas o intenten participar después de un vuelco sin verificar de nuevo las barras antivuelco. Exclusión de la prueba (si no ha obtenido la verificación)

1.10.4 Conducta negligente: Exclusión de la prueba.

1.10.5 No respetar las reglas de conducción: Advertencia de expulsión.

1.10.6 No respetar las indicaciones de la organización, del comité, director de carrera, delegado deportivo o de los comisarios deportivos: Desde advertencia hasta expulsión de la prueba.

1.10.7.1 La negativa a una verificación técnica solicitada después de la primera puede conllevar desde la anulación de puntuación por el comisario deportivo hasta exclusión de la prueba.

1.10.7.2 La negativa a portar la publicidad obligatoria y a pagar la cuantía correspondiente conllevará la exclusión de la prueba.

1.10.7.3 El intento de soborno hacia cualquier persona de la organización conllevará la expulsión del Campeonato y la retirada de todos los puntos conseguidos en el mismo hacia el momento.

1.11 Resultados:

Las puntuaciones provisionales y definitivas deberán ser publicadas al menos 30 minutos antes de la entrega de premios.

1.12 Consentimiento informado.

Al realizar la inscripción el equipo deberá firmar el consentimiento informado en el que se explican los riesgos implícitos a la actividad.

La negativa a firmar este documento conlleva la no participación en la prueba.

Cada participante será responsable de la veracidad de lo expuesto en él, sobre todo en el caso del historial médico.

1.13 Procedimiento para reclamaciones.

Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al director de carrera, adjuntando el importe de 200€, importe que no será devuelto si la reclamación es considerada injustificada por el Comité Organizador, si la reclamación es justificada se reintegrará el importe al reclamante.

1.14 Utilización de la imagen del Campeonato

Queda totalmente prohibida la utilización de la imagen del Campeonato (logotipo, cartelera, reglamentos, nombre, etc) con fines particulares sin consentimiento explícito y por escrito del comité organizador.

Todo ello se encuentra registrado y posee Copyright.

Parte 2 Condiciones para la celebración del Campeonato Trial 4x4 Fighters España

2.1 Bases del Campeonato

El Campeonato Trial 4x4 Fighters España se llevará a cabo de acuerdo con el presente reglamento.

Si hubiera algún punto que no se encontrara reflejado en el mismo se registrará por el reglamento del Eurotrial.

El reglamento ha sido realizado por el Comité organizativo del Campeonato.

El organigrama del Comité ha sido decidido por votación de todos los miembros y ha quedado de la siguiente manera:

Presidente: Sergio Mirallas García

Organizadores: C.D. Hommer Team 4x4.

Pin Project 4x4.

Volkete 4x4.

Director de Carrera: Mayte Alvarez.

Delegado Técnico: Angel Manuel Santos.

Tesorero: Mayte Alvarez.

Inspector de verificaciones Técnicas: Agustín Cañizo.

Ruben Azkunaga (solo Galizano)

Inspector de zonas: Sergio Mirallas.

Las decisiones adoptadas por el comité organizativo se tomarán a votación de todos los miembros organizadores.

En caso de empate en una votación el voto del presidente del Comité sumará +1 para deshacer dicho empate.

Si alguno de los organizadores no respetara el presente reglamento de organizadores supondrá su expulsión como organizador en siguientes ediciones.

En caso de duda o discusión durante la celebración de la prueba deportiva la última palabra la tendrá el director de carrera.

Las pruebas deportivas de las que se compone el Campeonato podrán ser federadas o no, pero no será necesaria la obtención de ningún tipo de licencia por parte de los pilotos para participar en las mismas. Si la licencia fuese necesaria, el organizador correría con los gastos que pudiera ocasionar.

El hecho de que la prueba deportiva sea federada o no será a libre elección de cada organizador siempre y cuando los costes de inscripción y el reglamento de la carrera así como el organigrama anteriormente detallado sean siempre los acordados por el comité organizador del Campeonato no pudiendo cambiarse bajo ningún concepto por la federación o los organizadores a nivel particular.

2.2 Personal de Organización

2.2.1 Presidente: Sergio Mirallas.

Supervisará el buen funcionamiento de Campeonato.

Se encargará del cumplimiento de las normas por parte de equipos y organizadores y tendrá la última palabra en lo referente a organización y reglamento.

Se encargará de dar los briefing pudiendo delegar en dirección de carrera. Podrá volver a verificar cualquier vehículo dentro o fuera de carrera en caso necesario.

Será la figura representativa del Campeonato en eventos, medios de comunicación y reuniones con instituciones y patrocinadores.

2.2.2 Director de carrera: Mayte Álvarez.

Se encargará de hacer cumplir el reglamento.

Resolución de dudas sobre el reglamento y disputas entre comisarios y participantes, no se encargará de resolver cuestiones como si se ha tocado o no una estaca o cinta.

Ante cualquier conflicto sobre interpretación del reglamento tendrá siempre la última palabra.

Será el mismo para todas las carreras.

2.2.3 Delegado Técnico: Ángel Manuel Santos.

Se encargará de ayudar a dirección de carrera teniendo la misma potestad que el director para realizar advertencias de expulsión por motivos reglamentados. Haciendo hincapié en temas de seguridad y cumplimiento de la normativa.

2.2.4 Inspector de zonas: Sergio Mirallas.

Será el encargado de revisar todas las zonas el día antes de la carrera y darlas de paso o acondicionarlas en caso necesario. Repetirá la revisión antes de la segunda manga. Tendrá potestad para modificar las zonas en caso necesario sin contar con el organizador. Las zonas solo se podrán modificar por razones de seguridad o no cumplimiento del reglamento. La responsabilidad de la dificultad de la zona es única y exclusiva del organizador que corresponda.

2.2.5 Organizador de la prueba: el que corresponda.

Será el responsable del diseño del circuito y su dificultad, de la formación de los comisarios, tener los medios de rescate y seguridad necesarios.

Se encargará de publicar la lista de inscritos.

Tiene la obligación de redactar un reglamento particular en el que se incluya situación del circuito, fecha y horarios de la prueba y toda aquella información que él considere relevante. Deberá estar publicado 10 días antes de la carrera.

Se encargará del cumplimiento de los horarios.

Se encargará de los seguros correspondientes.

Será el responsable de disponer de personal en número suficiente para la realización del evento.

Será el encargado de la gestión administrativa de la totalidad de la prueba, incluidos los permisos necesarios para la realización de la misma.

Tendrá la obligación de disponer de un video y fotos de buena calidad para la posterior presentación en los medios.

2.2.6 Inspector de Verificaciones: Agustín Cañizo y (Rubén Azkunaga solo en Galizano)

Será el encargado de realizar las verificaciones técnicas de los vehículos, siendo el responsable de que todos cumplan el reglamento técnico.

2.2.7 Comisarios:

- Comisario principal: controlar el tiempo de realización de la zona, tomar las puntuaciones precisas, sumarlas, rellenar las hojas de puntuaciones tanto del piloto como la suya propia y firmar ambas, asegurarse de que el piloto firma las hojas de puntuación.

- Comisario auxiliar: Indicar las penalizaciones que no vea el comisario principal, expulsar al público que intente acceder a las zonas durante el

transcurso de las mismas, mantener la zona correctamente, reparando estacas y/o cintas.

- Habrá un mínimo de 7 u 8 comisarios principales y 7 u 8 comisarios auxiliares, dependiendo del número de zonas y 1 ayudante técnico para las verificaciones (que pueda realizar otras funciones)

2.3 Los participantes

Están autorizados a participar todos los pilotos que así lo deseen, siempre y cuando sus vehículos cumplan las normas de seguridad y técnicas que les permitan incluirse en una de las categorías establecidas.

2.4 Categorías

No están permitidos los cambios de categoría una vez comenzada la prueba.

Los vehículos de cualquier categoría siempre podrán optar por correr en una categoría superior siempre y cuando cumpla con las normas de seguridad establecidas para dicha categoría.

2.5 Número mínimo de participantes por categoría

Para que una categoría tenga validez para el campeonato tendrá que haber un mínimo de 3 coches por prueba deportiva.

Para que un vehículo opte al campeonato deberá participar en todas menos 1 de las pruebas deportivas de las que se componga el campeonato. Puntuará la totalidad de las carreras, en caso de no participar en cualquiera de ellas sumará 0 puntos)

Los organizadores tendrán la opción de celebrar una categoría con menos de 3 vehículos a libre voluntad sin que esta puntúe para el campeonato, siempre que los vehículos cumplan las normas de seguridad.

2.6 Publicidad

Al inscribirse, el participante tiene la obligación durante el tiempo del evento de poner los dorsales y la publicidad de los patrocinadores de la prueba, en el capó y en las zonas laterales del vehículo. Dicho espacio deberá estar libre en el vehículo en caso contrario este deberá ser liberado.

La publicidad que sea competencia directa con las empresas patrocinadoras del evento, tiene que ser retirada o cubierta.

En ningún caso se admitirá que dicha publicidad se situé en lugares poco visibles (techo, bajos del vehículo, radiadores, parte trasera del vehículo, etc.)

También se comprometen a la utilización de las equipaciones proporcionadas por el patrocinador durante la carrera y la entrega de premios.

En caso de que algún equipo no quiera llevar la publicidad obligatoria (tanto la de los patrocinadores del campeonato como los de cada carrera) tendrá que abonar el doble de la inscripción para poder tomar la salida.

2.7 Lista de participantes

El organizador debe publicar una lista de los participantes. Debe contener la siguiente información: clase, número de participante, nombres de los integrantes del equipo y nombre del vehículo.

2.8 Última palabra

El Director de Carrera será el que tendrá la última palabra en los conflictos que se puedan originar por la redacción del presente reglamento.

Parte 3 Reglamento Técnico.

3.1 Vehículos admitidos

Solo serán admitidos vehículos 4x4 todo terreno. Quad y ATV no están permitidos.

3.2 Categorías

Modificados (M)

Promodificados (PM)

Prototipos (P)

3.3 Peso

El peso total con carga máxima no deben superar los 3500 kg.

3.4 Normas de seguridad

Para participar en el Campeonato el vehículo debe cumplir con las normas de seguridad del Campeonato.

Los cambios en el vehículo después de las verificaciones no están permitidos.

3.4.1 Cascos

Tanto piloto como copiloto deben usar cascos en todas las categorías. Los cascos deben cumplir con la norma ISO-Standard para el uso de automóviles. No es necesaria la homologación FIA, solo CE. No está permitido el uso de cascos de bicicleta, hípica, etc.

3.4.2 Mono

Tanto piloto como copiloto deben usar un buzo de protección.

No es necesario que sea ignífugo, pero si recomendable. Puede ser de algodón. No necesario FIA.

En caso de que un piloto no lo utilice tendrá 1 advertencia, la segunda vez que se le vea 50 puntos de penalización, a la tercera será expulsado de la prueba no puntuando en ella.

3.4.3 Calzado

Será obligatorio el uso de calzado cerrado. No pudiendo participar con sandalias o similares.

3.4.3 Intercomunicadores

La intercomunicación entre piloto y copiloto está permitida en el caso de haber decidido antes de entrar en la zona usar copiloto (penalización de 15 puntos). En el caso de haber decidido prescindir del copiloto la utilización de estos estará prohibida y conllevará la expulsión de la zona.

3.4.4 Techo

En vehículos que carezcan de carrocería el techo se deben cubrir con una placa de acero con un espesor mínimo de 2 mm, o una placa de aluminio con un espesor mínimo de 3 mm.

La placa debe estar provista de tornillos en al menos seis puntos (M8, ISO estándar 8,8) o soldada con un mínimo de seis costuras de soldadura, cada uno con una longitud mínima de 5 cm. Si el techo está unido con tornillos, tiene que ser atornillado en orejetas de montaje soldadas a la estructura de seguridad. Se recomienda un espacio de al menos 5cm entre el casco y el techo.

3.4.5 Soldaduras

Todas las soldaduras deben ser de la más alta calidad posible con total penetración de los tubos.

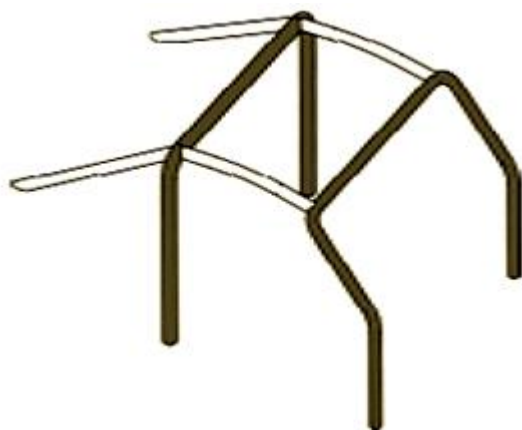
La soldadura deberá ser aplicada a lo largo de todo el diámetro del tubo.

3.4.6 Barras antivuelco

Las barras antivuelco deben de estar de acuerdo con uno de los siguientes diseños:



Opción 1



Opción 2

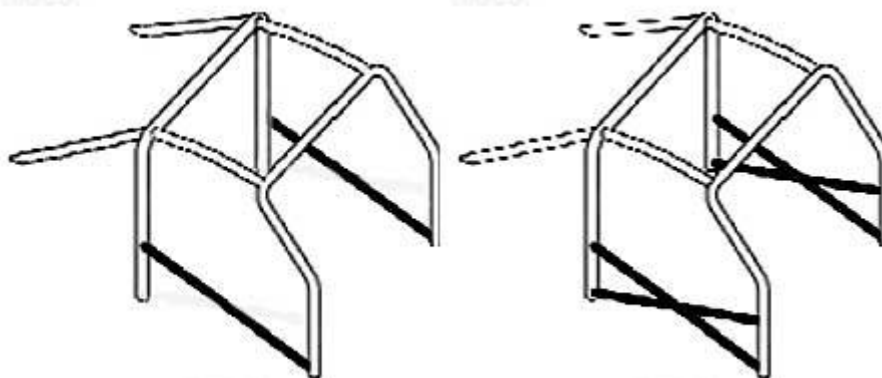
Placa de refuerzo

Debe de haber una placa de acero fijada a la carrocería o chasis y debajo de los pies de la barra antivuelco con el fin de distribuir de manera más eficiente la carga sobre la carrocería o chasis. La superficie mínima de la placa debe ser 100cm² y 3mm de espesor. La placa de acero debe estar provista de tornillos o soldada al chasis. Cuando la placa de acero se atornilla a la carrocería, debe de tener una contra placa del mismo tamaño por el lado opuesto. La placa debe estar unida con mínimo 4 tornillos de tamaño M8 ,y una calidad mínima norma ISO 8,8 o estar soldada al chasis

3.4.7 Barras de puerta

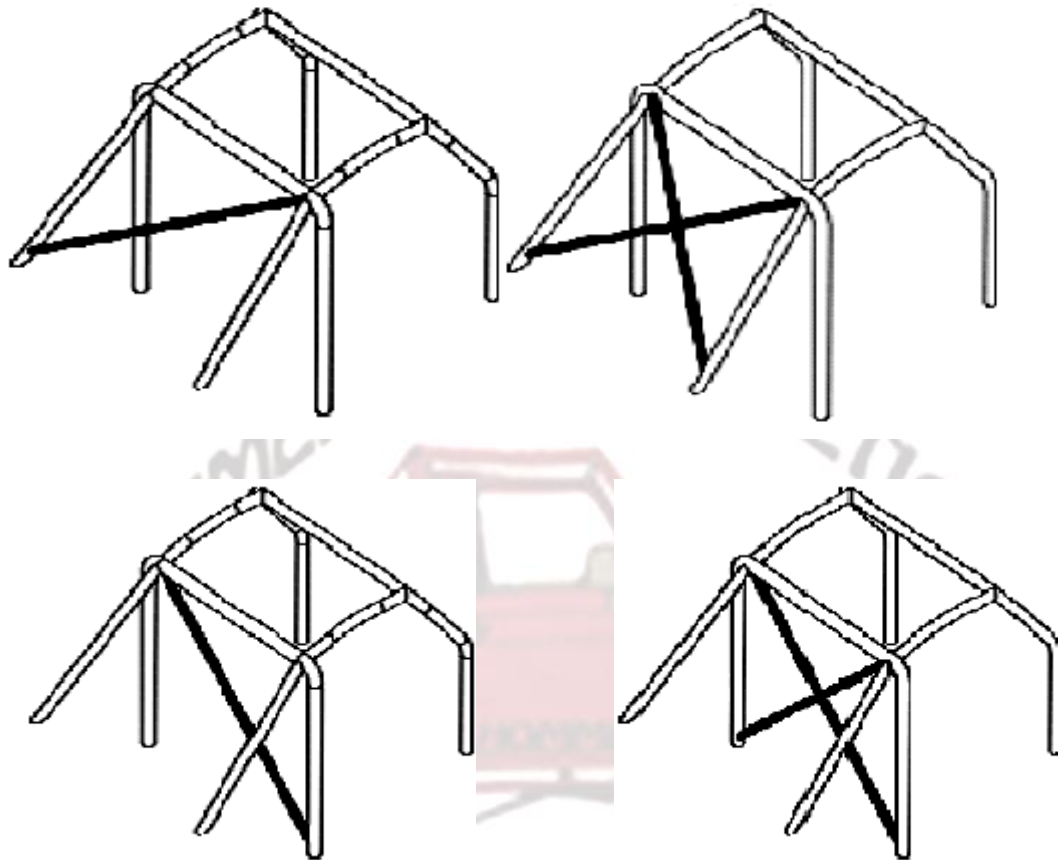
En los vehículos que carezcan de puertas es obligatorio instalar al menos un tubo longitudinal a cada lado del vehículo, que parta de encima de la cadera hasta el arco delantero según uno de los siguientes dibujos.

En caso de que tengan puertas será recomendable. (Para Eurotrial obligatorio, partiendo por encima de la cadera hasta el arco delantero).



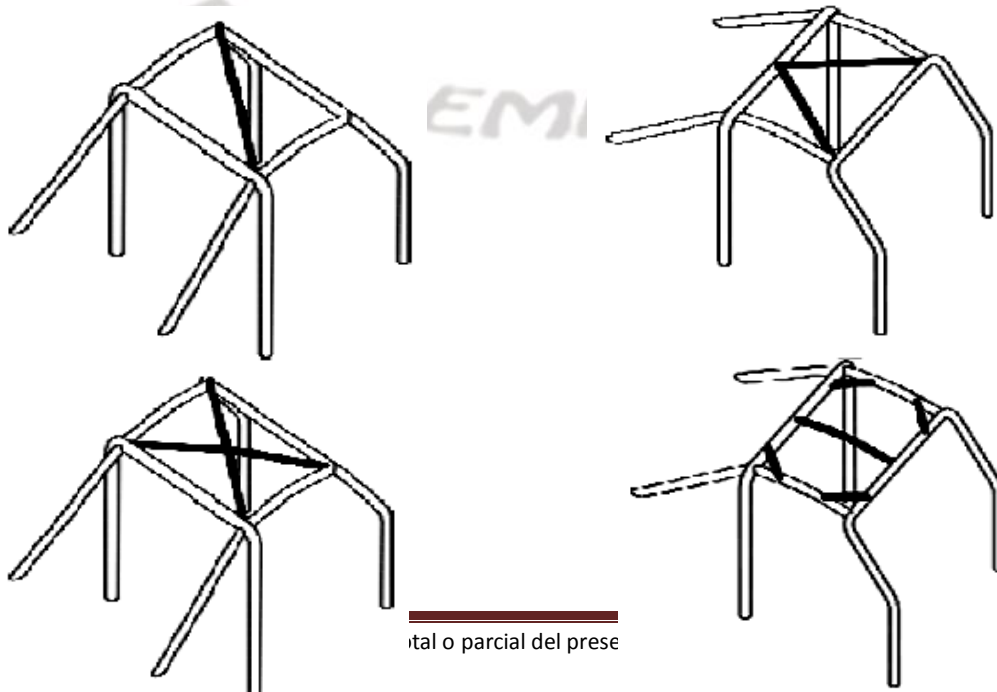
3.4.8 Refuerzo diagonal

La jaula debe tener al menos uno de los elementos diagonales que se muestran en los siguientes dibujos:



3.4.9 Refuerzo de techo

La parte superior de la jaula de seguridad debe contar con uno de los siguientes refuerzos de techo:



3.4.10 Eslinga o cuerda

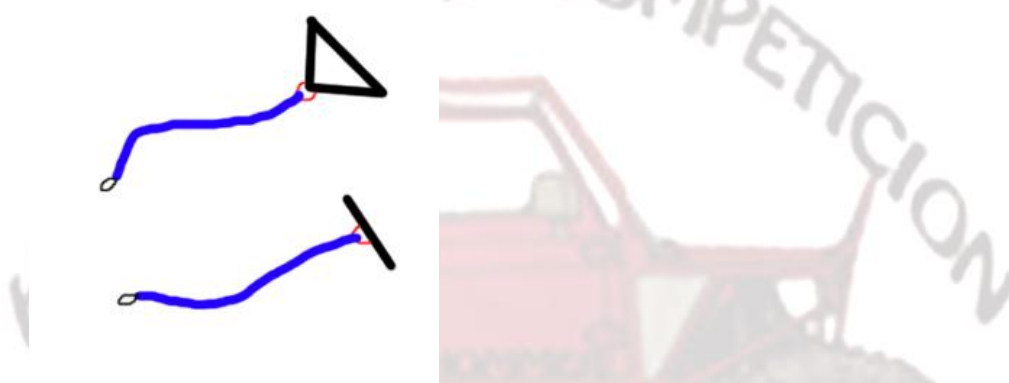
La eslinga deberá cumplir las siguientes condiciones:

Longitud total: 5 metros (azul)

Asidero: (negro) Será de acuerdo con uno de los dibujos, tendrá una anchura de entre 30 y 40 cm. Contará también con una argolla en el asidero (rojo) de un diámetro mínimo de 6 mm.

En el extremo final de la eslinga o cuerda contará con un mosquetón de cierre automático de un diámetro mínimo de 8mm. (Negro)

Estas medidas serán verificadas en las verificaciones técnicas.



3.4.11 Publicidad en los vehículos y dorsales.

Todos los equipos están obligados a exhibir la publicidad proporcionada por el organizador.

Dicha publicidad deberá situarse en un lugar visible y permanecer puesta durante toda la carrera. En caso de no querer exhibir la publicidad la inscripción se verá aumentada en un 100%.

Todos los vehículos tendrán la obligación de tener un espacio en cada lateral para los dorsales y publicidad.

El dorsal será asignado por vehículo para todo el campeonato.

3.4.12 Pasaporte de verificaciones.

Cada vehículo contará con un pasaporte de verificaciones en el que figurara el dorsal del vehículo.

En él, el Inspector de verificaciones apuntará todas las anomalías encontradas en el vehículo durante las verificaciones.

Estas anomalías deberán de ser subsanadas.

Dependiendo de la gravedad de las mismas el Director de carrera tomará la decisión de dejar tomar o no la salida en la primera carrera del vehículo, de cualquier manera las anomalías deberán ser subsanadas para la siguiente prueba, en caso contrario el vehículo no será autorizado a tomar la salida.

De ningún modo un vehículo podrá participar si las faltas suponen una ventaja con respecto a su categoría o ponen en peligro la integridad de los ocupantes.



3.5 Categorías

3.5.1 Modificados (M)

3.5.1.1 Chasis y carrocería

Se debe respetar el chasis con su anchura original, pudiendo modificarse o recortarse las punteras del mismo hasta los soportes de las defensas.

Se podrán modificar los anclajes de toda la cadena cinemática así como las líneas de escape.

Las defensas y sus soportes podrán ser cortados o quitados.

La carrocería original se debe respetar pudiendo realizarse las siguientes modificaciones:

- La carrocería deberá respetar la apariencia del vehículo de origen.
- La carrocería por encima de la línea del capó puede ser retirada o modificada.
- En ningún caso se podrá retirar o modificar la separación del compartimento del motor (cortafuegos)
- Los pasos de rueda delanteros podrán ser modificados o retirados. Los traseros podrán ser modificados pero no retirados totalmente.
- Body lift está permitido.

3.5.1.2 Dimensiones

Anchura total de los ejes libre.

3.5.1.3 Parabrisas

Este y su soporte pueden ser retirados.

3.5.1.4 Suelo y túnel de transmisión.

Una placa de suelo hecha mínimo 2mm de espesor de aluminio o de acero de 1mm de espesor tiene que ser instalada en caso de que la placa de suelo original no exista. Los cambios en el cortafuegos no están permitidos. Los cambios en el túnel de transmisión si están permitidos siempre y cuando no tenga huecos ni orificios peligrosos.

3.5.1.5 Área de pasajeros (Mampara)

Debe existir una mampara de protección para proteger al conductor y copiloto del motor, refrigerador de aceite, radiador y para evitar incendios o que el líquido se extienda a la zona de pasajeros.

Si algún radiador o el depósito de combustible están colocados en la parte posterior del vehículo (dentro de la carrocería) deberá existir una mampara detrás de los asientos.

3.5.1.6 Asientos

Se deberán mantener las dos plazas delanteras.

Obligatorio asiento de tipo bucket con posibilidad de arnés de 4 puntos de anclaje. Los asientos para el conductor / copiloto deben estar bien sujetos y deben tener un reposacabezas que cubra la altura de al menos 2/3 del casco.

3.5.1.7 Arnés

El arnés debe ser al menos de 4 puntos y debe estar bien fijado a la carrocería o al arco de seguridad. El arnés debe estar en buenas condiciones y no puede ser modificado. Si se hacen nuevos puntos de montaje en la carrocería habrá que poner una placa de refuerzo de acero con un área superficial de al menos 40 cm² y un espesor de al menos 3 mm.

3.5.1.8 Barras antivuelco

Obligatorio barras antivuelco de seis puntos. La estructura de seguridad debe consistir en una estructura de acuerdo con el punto D) 3.4.6 a D) 3.4.9 barras de puerta, diagonal y refuerzo del techo. Debe haber un espacio de al menos 5cm desde el interior de los tubos de la estructura de seguridad a los cascos de los ocupantes, en caso de haber menos de 5 cm deberá estar protegida por una espuma de mínimo 5mm de grosor.

3.5.1.9 Redes

Las redes de protección son obligatorias. La red debe cubrir la zona de la puerta o ventana para que el brazo o mano no pueda salirse fuera del coche. La red deberá ser suficientemente resistente.

3.5.1.10 Depósito de combustible y tubos de fluido

El depósito de combustible de tipo competición es recomendable. Deberá estar firmemente sujeto en una posición suficientemente protegido. No debe estar en el compartimiento de pasajeros. El depósito de combustible debe estar separado del compartimiento de pasajeros por una protección a prueba de fuego. El tanque de combustible tiene que ser a prueba de fugas en cualquier posición de la cabina o del tanque de combustible.

Si el depósito no es de serie se debe instalar una válvula antiretorno en el respiradero.

Los conductos de combustible se mantendrán fuera del habitáculo.

Los radiadores que se encuentren en el interior del habitáculo deberán estar suficientemente protegidos.

3.5.1.11 Ganchos de remolque

Debe haber un gancho de remolque en la parte frontal y otro en la parte posterior con un diámetro interior mínimo de 50mm. Estos deben estar firmemente soldados, fácilmente accesibles y tienen que ser pintados de rojo, amarillo o naranja, de modo que el color del vehículo contraste con la argolla de remolque.

3.5.1.12 Dirección

Cualquier sistema de dirección trasero está prohibido. Los sistemas de rotación del chasis están prohibidos.

3.5.1.13 Freno

El sistema de frenos es libre.

3.5.1.14 Freno de mano

Debe de tener un freno de estacionamiento que actúe sobre los frenos de un mismo eje o sobre el eje de transmisión. Tiene que ser mecánicamente independiente del sistema principal.

3.5.1.15 Ruedas

El diámetro máximo será de 37" o de 940 mm.

Los neumáticos de clavos, cadenas y rueda gemela no están permitidos.

3.5.1.16 Motor

Opcional. Solo está permitido un motor.

3.5.1.17 Acelerador

En caso de rotura del cable de acelerador éste debe ser capaz de retornar a la posición de ralentí.

3.5.1.18 Refrigeración

Opcional. El radiador no debe ser colocado en la zona de pasajeros. Si el radiador se coloca detrás de la zona de pasajeros, debe ser cubierto con paneles de protección para evitar que el agua caliente llegue al conductor o

copiloto desde cualquier ángulo. Incluso si el coche ha volcado. El radiador, mangueras y codos de agua deben estar bien sujetos, y si las tuberías de agua y las mangueras pasan por la zona de pasajeros, serán de una sola pieza y deberán estar bien protegidas para evitar quemaduras o incendios en el compartimiento del conductor y el copiloto.

3.5.1.19 Escape

El sistema de escape dispondrá al menos de un silencioso o apaga llamas. Estará suficientemente protegido para evitar quemaduras.

3.5.1.20 Caja de cambios

En los vehículos con cambio automático solo se podrá arrancar el motor en posición Neutro o Parking.

3.5.1.21 Batería

La batería deberá estar firmemente sujeta.

Su lugar es libre siempre que sea de gel, en caso contrario deberá estar fuera del habitáculo siguiendo las mismas pautas que el depósito de gasolina o radiadores.

Opcional. Los cables eléctricos deben estar bien protegidos.

El terminal positivo de la batería tiene que ser cubierto para evitar el contacto con otras piezas metálicas.

3.5.1.22 Cortacorrientes

Se dispondrá de un cortacorriente del circuito principal. El cortacorrientes principal debe cortar todos los circuitos eléctricos, batería, alternador o dínamo, luces, encendido, controles eléctricos, etc. y también debe detener el motor. Es recomendable que interruptor principal este instalado en el lado del conductor en frente del parabrisas (obligatorio Eurotrial). Debe ser accesible desde el interior y desde el exterior. Debe tener una pegatina donde se vea encendido o apagado.. Los motores diesel que no cuentan con un apagado eléctrico solenoide debe tener un "apagado el motor" cables instalado junto con el interruptor principal.

3.5.1.23 Soporte electrónico

No está permitido el uso de soportes electrónicos como cámaras o sensores de aparcamiento.

3.5.1.24 Desconector de ejes

Están permitidos los sistemas de desconexión de tracciones, delantera o trasera.

3.5.1.25 Bloqueos

Libre.

3.5.1.26 Ejes

La sustitución de ejes está permitida

No está permitido montar ejes pórticos.

3.5.1.27 Suspensión

Se podrán sustituir las ballestas por muelles.

Se podrán poner las ballestas por encima de los ejes.

3.5.1.28 Recuperador de aceite

Aconsejable la instalación de un recuperador de aceite.

3.5.2 Promodificados (PM)

3.5.2.1 Chasis y carrocería

Libre.

Algún tipo de carrocería debe estar presente.

3.5.2.2 Dimensiones

Anchura total de los ejes libre.

3.5.2.3 Parabrisas

Libre

3.5.2.4 Suelo y túnel de transmisión.

Una placa de suelo hecha mínimo 2mm de espesor de aluminio o de acero de 1mm de espesor tiene que ser instalada en caso de que la placa de suelo original no exista. Los cambios en el cortafuegos y el túnel de transmisión están permitidos.

3.5.2.5 Área de pasajeros (Mampara)

Debe existir una mampara de protección para proteger al conductor y copiloto del motor, refrigerador de aceite, radiador y para evitar incendios o que el líquido se extienda a la zona de pasajeros.

3.5.2.6 Asientos

El número de asientos es opcional.

Obligatorio asiento de tipo bucket con posibilidad de arnés de 4 puntos de anclaje. Los asientos para el conductor / copiloto deben estar bien sujetos y deben tener un reposacabezas que cubra la altura de al menos 2/3 del casco.

3.5.2.7 Arnés

El arnés debe ser al menos de 4 puntos y debe estar bien fijado a la carrocería o al arco de seguridad. El arnés debe estar en buenas condiciones y no puede ser modificado. Si se hacen nuevos puntos de montaje en la carrocería habrá que poner una placa de refuerzo de acero con un área superficial de al menos 40 cm² y un espesor de al menos 3 mm.

3.5.2.8 Barras antivuelco

Obligatorio barras antivuelco de seis puntos. La estructura de seguridad debe consistir en una estructura de acuerdo con el punto D) 3.4.6 a D) 3.4.9 barras de puerta, diagonal y refuerzo del techo. Debe haber un espacio de al menos 5cm desde el interior de los tubos de la estructura de seguridad a los cascos de los ocupantes, en caso de haber menos de 5 cm deberá estar protegida por una espuma de mínimo 5mm de grosor.

3.5.2.9 Redes

Las redes de protección son obligatorias. La red debe cubrir la zona de la puerta o ventana para que el brazo o mano no pueda salirse fuera del coche. La red deberá ser suficientemente resistente.

3.5.2.10 Depósito de combustible y tubos de fluido

El depósito de combustible de tipo competición es recomendable. Deberá estar firmemente sujeto en una posición suficientemente protegido. No debe estar en el compartimiento de pasajeros. El depósito de combustible debe estar separado del compartimiento de pasajeros por una protección a prueba de fuego. El tanque de combustible tiene que ser a prueba de fugas en cualquier posición de la cabina o del tanque de combustible.

Si el depósito no es de serie se debe instalar una válvula antiretorno en el respiradero.

Los conductos de combustible se mantendrán fuera del habitáculo.

Los radiadores que se encuentren en el interior del habitáculo deberán estar suficientemente protegidos.

3.5.2.11 Ganchos de remolque

Debe haber un gancho de remolque en la parte frontal y otro en la parte posterior con un diámetro interior mínimo de 50mm. Estos deben estar firmemente soldados, fácilmente accesibles y tienen que ser pintados de rojo, amarillo o naranja, de modo que el color del vehículo contraste con la argolla de remolque.

3.5.2.12 Dirección

Cualquier sistema de dirección trasero está prohibido. Los sistemas de rotación del chasis están prohibidos.

3.5.2.13 Freno

El sistema de frenos es libre.

3.5.2.14 Freno de mano

Debe de tener un freno de estacionamiento que actué sobre los frenos de un mismo eje o sobre el eje de transmisión. Tiene que ser mecánicamente independiente del sistema principal.

3.5.2.15 Ruedas

Los neumáticos de clavos, cadenas y rueda gemela no están permitidos. Por lo demás opcional.

3.5.2.16 Motor

Opcional. Solo está permitido un motor.

3.5.2.17 Acelerador

En caso de rotura del cable de acelerador esté debe ser capaz de retornar a la posición de ralentí.

3.5.2.18 Refrigeración

Opcional. El radiador no debe ser colocado en la zona de pasajeros. Si el radiador se coloca detrás de la zona de pasajeros, debe ser cubierto con paneles de protección para evitar que el agua caliente llegue al conductor o copiloto desde cualquier ángulo. Incluso si el coche ha volcado. El radiador, mangueras y codos de agua deben estar bien sujetos, y si las tuberías de agua y las mangueras pasan por la zona de pasajeros, deberán ser de una sola pieza y deberán estar bien protegidas para evitar quemaduras o incendios en el compartimiento del conductor y el copiloto.

3.5.2.19 Escape

El sistema de escape dispondrá al menos de un silencioso o apaga llamas. Estará suficientemente protegido para evitar quemaduras.

3.5.2.20 Caja de cambios

En los vehículos con cambio automático solo se podrá arrancar el motor en posición Neutro o Parking.

3.5.2.20 Batería

La batería deberá estar firmemente sujeta.

Su lugar es libre siempre que sea de gel, en caso contrario deberá estar fuera del habitáculo siguiendo las mismas pautas que el depósito de gasolina o radiadores.

Opcional. Los cables eléctricos deben estar bien protegidos.

El terminal positivo de la batería tiene que ser cubierto para evitar el contacto con otras piezas metálicas.

3.5.2.21 Cortacorrientes

Se dispondrá de un cortacorriente del circuito principal. El cortacorrientes principal debe cortar todos los circuitos eléctricos, batería, alternador o dínamo, luces, encendido, controles eléctricos, etc. y también debe detener el motor. Es recomendable que interruptor principal este instalado en el lado del conductor en frente del parabrisas (obligatorio Eurotrial). Debe ser accesible desde el interior y desde el exterior. Debe tener una pegatina donde se vea encendido o apagado.

. Los motores diesel que no cuentan con un apagado eléctrico solenoide debe tener un "apagado el motor" cables instalado junto con el interruptor principal.

3.5.2.22 Soporte electrónico

No está permitido el uso de soportes electrónicos como cámaras o sensores de aparcamiento.

3.5.2.23 Desconector de ejes

Están permitidos los sistemas de desconexión de tracciones, delantera o trasera.

3.5.2.24 Bloqueos

Libre.

3.5.2.25 Ejes

Libre.

3.5.2.26 Suspensión

Libre

3.5.2.27 Recuperador de aceite

Aconsejable la instalación de un recuperador de aceite.

3.5.3 Prototipos (P)

3.5.3.1 Chasis

Libre

3.5.3.2 Dimensiones

Anchura total de los ejes libre.

3.5.3.3 Parabrisas

Libre

3.5.3.4 Suelo y túnel de transmisión.

Una placa de suelo hecha mínimo 2mm de espesor de aluminio o de acero de 1mm de espesor tiene que ser instalada en caso de que la placa de suelo original no exista. Los cambios en el cortafuegos y el túnel de transmisión están permitidos.

3.5.3.5 Área de pasajeros (Mampara)

Debe existir una mampara de protección para proteger al conductor y copiloto del motor, refrigerador de aceite, radiador y para evitar incendios o que el líquido se extienda a la zona de pasajeros.

3.5.3.6 Asientos

El número de asientos es opcional.

Obligatorio asiento de tipo bucket con posibilidad de arnés de 4 puntos de anclaje. Los asientos para el conductor / copiloto deben estar bien sujetos y deben tener un reposacabezas que cubra la altura de al menos 2/3 del casco.

3.5.3.7 Arnés

El arnés debe ser al menos de 4 puntos y debe estar bien fijado a la carrocería o al arco de seguridad. El arnés debe estar en buenas condiciones y no puede ser modificado. Si se hacen nuevos puntos de montaje en la carrocería habrá que poner una placa de refuerzo de acero con un área superficial de al menos 40 cm² y un espesor de al menos 3 mm.

3.5.3.8 Barras antivuelco

Obligatorio barras antivuelco de seis puntos. La estructura de seguridad debe consistir en una estructura de acuerdo con los puntos de 3.4.6 a 3.4.9 barras de puerta, diagonal y refuerzo del techo. Debe haber un espacio de al menos

5cm desde el interior de los tubos de la estructura de seguridad a los cascos de los ocupantes, en caso de haber menos de 5 cm deberá estar protegida por una espuma de mínimo 5mm de grosor.

3.5.3.9 Redes

Las redes de protección son obligatorias. La red debe cubrir la zona de la puerta o ventana para que el brazo o mano no pueda salirse fuera del coche. La red deberá ser suficientemente resistente.

3.5.3.10 Depósito de combustible y tubos de fluido

El depósito de combustible de tipo competición es recomendable. Deberá estar firmemente sujeto en una posición suficientemente protegido. No debe estar en el compartimiento de pasajeros. El depósito de combustible debe estar separado del compartimiento de pasajeros por un protección a prueba de fuego. El tanque de combustible tiene que ser a prueba de fugas en cualquier posición de la cabina o del tanque de combustible.

Si el depósito no es de serie se debe instalar una válvula antiretorno en el respiradero.

Los conductos de combustible se mantendrán fuera del habitáculo.

Los radiadores que se encuentren en el interior del habitáculo deberán estar suficientemente protegidos.

3.5.3.11 Ganchos de remolque

Debe haber un gancho de remolque en la parte frontal y otro en la parte posterior con un diámetro interior mínimo de 50mm. Estos deben estar firmemente soldados, fácilmente accesibles y tienen que ser pintados de rojo, amarillo o naranja, de modo que el color del vehículo contraste con la argolla de remolque.

3.5.3.12 Dirección

Los sistemas de rotación del chasis están prohibidos, por lo demás opcional.

3.5.3.13 Freno

El sistema de frenos es libre.

3.5.3.14 Freno de mano

Debe de tener un freno de estacionamiento que actúe sobre los frenos de un mismo eje o sobre el eje de transmisión. Tiene que ser mecánicamente independiente del sistema principal.

3.5.3.15 Ruedas

Los neumáticos de clavos, cadenas y rueda gemela no están permitidos. Por lo demás opcional.

3.5.3.16 Motor

Opcional. Solo está permitido un motor.

3.5.3.17 Acelerador

En caso de rotura del cable de acelerador éste debe ser capaz de retornar a la posición de ralentí.

3.5.3.18 Refrigeración

Opcional. El radiador no debe ser colocado en la zona de pasajeros. Si el radiador se coloca detrás de la zona de pasajeros, debe ser cubierto con paneles de protección para evitar que el agua caliente llegue al conductor o copiloto desde cualquier ángulo. Incluso si el coche ha volcado. El radiador, mangueras y codos de agua deben estar bien sujetos, y si las tuberías de agua y las mangueras pasan por la zona de pasajeros, deberán ser de una sola pieza y deberán estar bien protegidas para evitar quemaduras o incendios en el compartimiento del conductor y el copiloto.

3.5.3.19 Escape

El sistema de escape dispondrá al menos de un silencioso o apaga llamas. Estará suficientemente protegido para evitar quemaduras.

3.5.3.20 Caja de cambios

En los vehículos con cambio automático solo se podrá arrancar el motor en posición Neutro o Parking.

3.5.3.20 Batería

La batería deberá estar firmemente sujeta.

Su lugar es libre siempre que sea de gel, en caso contrario deberá estar fuera del habitáculo siguiendo las mismas pautas que el depósito de gasolina o radiadores.

Opcional. Los cables eléctricos deben estar bien protegidos.

El terminal positivo de la batería tiene que ser cubierto para evitar el contacto con otras piezas metálicas.

3.5.3.21 Cortacorrientes

Se dispondrá de un cortacorriente del circuito principal. El cortacorrientes principal debe cortar todos los circuitos eléctricos, batería, alternador o dínamo, luces, encendido, controles eléctricos, etc. y también debe detener el motor. Es recomendable que interruptor principal este instalado en el lado del conductor en frente del parabrisas (obligatorio Eurotrial). Debe ser accesible desde el interior y desde el exterior. Debe tener una pegatina donde se vea encendido o apagado.

. Los motores diesel que no cuentan con un apagado eléctrico solenoide debe tener un "apagado el motor" cables instalado junto con el interruptor principal.

3.5.3.22 Soporte electrónico

No está permitido el uso de soportes electrónicos como cámaras o sensores de aparcamiento.

3.5.3.23 Desconector de ejes

Están permitidos los sistemas de desconexión de tracciones, delantera o trasera.

3.5.3.24 Bloqueos

Libre.

3.5.3.25 Ejes

Libre.

3.5.3.26 Suspensión

Libre.

3.5.3.27 Recuperador de aceite

Aconsejable la instalación de un recuperador de aceite.

Parte 4 Estructura de las zonas y puntuaciones.

4.1 Zonas

El número de zonas será de 7 u 8 zonas para M, PM y P para cada manga. El organizador tendrá la obligación de modificar al menos 4 zonas para la segunda manga, bien cambiando el sentido de la marcha o modificando un mínimo de 3 puertas por zona, o ambas.

El organizador como norma general abrirá todas las zonas a la vez, como excepción por razones de falta de personal organizativo, el organizador podrá dejar cerradas las zonas necesarias y abrirlas con un tiempo equitativo.

4.1.1 Estructura de las zonas

4.1.1.1 Los diferentes caminos para las categorías estarán marcados con sus colores correspondientes al lado izquierdo de cada puerta.

4.1.1.2 Las puertas estarán marcadas en la dirección de conducción, en el poste izquierdo de la siguiente manera:

- Vehículo clase M - **Amarillo**
- Clase de vehículo PM - **Negro**
- Vehículo clase P – **Rojo**

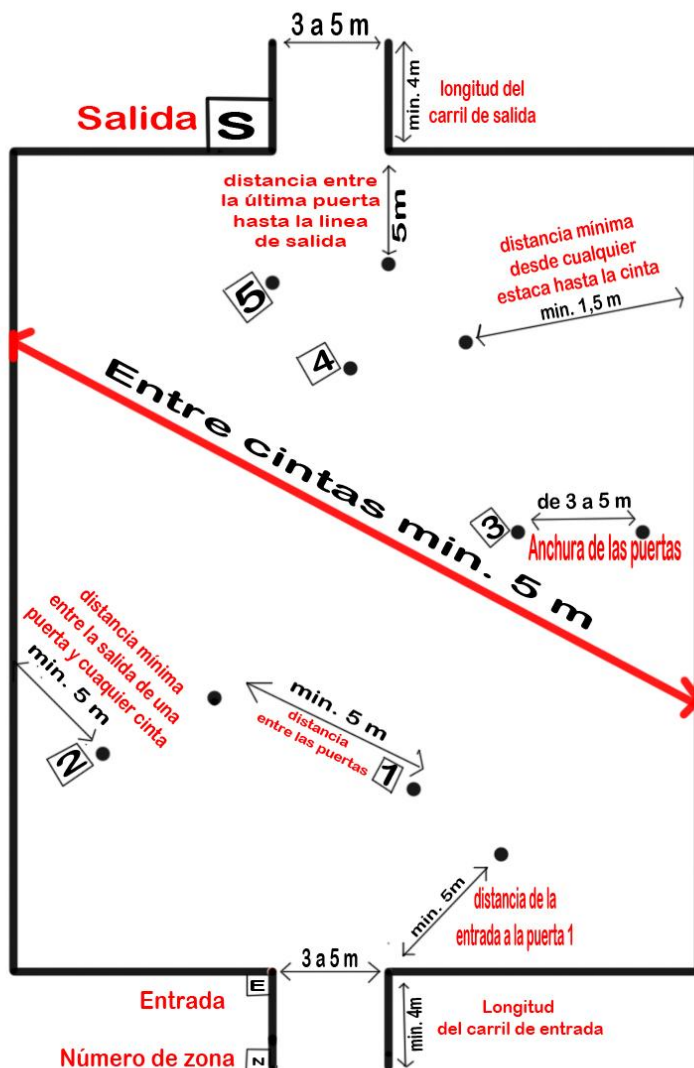
Se permite pasar las puertas de otras categorías puntuando las estacas de igual manera que las de la categoría que corresponda al vehículo. Las puertas de otra categoría se podrán rebasar en cualquier dirección las veces que sea necesario.

4.1.1.3 Como norma general la distancia entre las estacas de puerta de cualquier categoría deberá ser de mínimo 5 metros. Como excepción podrá situarse a mínimo 1,5m siempre y cuando no se invada el espacio existente entre la línea de puerta y las perpendiculares a esta en una distancia de 5 m en cualquier dirección (ver dibujo 1).

4.1.1.4 La distancia que tiene que haber entre cualquier estaca y la cinta como norma general será de 4 m, como excepción la cinta podrá situarse a una distancia de entre 1,5 a 2m por falta de espacio o aprovechamiento de este, siempre y cuando no se invada el espacio existente entre la línea de puerta y las perpendiculares a esta en una distancia de 5 m en cualquier dirección (ver dibujo 1)

- 4.1.1.5** La distancia mínima entre la entrada o salida de una puerta y la cinta será de 5 m.
- 4.1.1.6** El ancho de las puertas será de 3 y 5 metros.
- 4.1.1.7** El mínimo de anchura entre cintas será de 5 metros.
- 4.1.1.8** Altura de las cintas y de las puertas: 100 cm.
- 4.1.1.9** Nº de puertas por zona 5.
- 4.1.1.10** El número de puertas debe estar marcado de forma clara con números del 1 al 5, de forma ascendente en el lado izquierdo (piloto). Los números deberán ser del color correspondiente a la categoría.
- 4.1.1.11** Las puertas deben estar a 90 grados.
- 4.1.1.12** Las zonas tienen que estar delimitadas con una cinta y estacas de manera que se cree un área cerrada de medida suficientemente grande como para que sea posible tomar varias opciones de pilotaje.
- 4.1.1.13** No hay limitación de intentos de paso de puertas, la única limitación que habrá será de tiempo, entre 5 y 8 minutos por zona que será definida por el organizador de acuerdo con el inspector de zonas. El tiempo tiene que ser el mismo para todas las zonas.
- 4.1.1.14** Los puntos de penalización se enumeran en el apartado 4.4.
- 4.1.1.15** Queda terminantemente prohibido que nadie, excepto prensa y comisarios, se encuentre dentro de la zona en el momento en el que un vehículo comience a realizarla y durante toda la duración de esta.
- 4.1.1.16** Las puertas una vez superadas no se pueden volver a cruzar ni introducirse en ellas de nuevo en ningún sentido. La puerta se define como la línea imaginaria que une las dos estacas de puerta, si después de haberla superado (se entiende puerta superada ver punto 4.2.8) se introduce de nuevo cualquier parte del vehículo en la misma o se toca cualquier elemento (estaca o número) de la misma con cualquier parte del vehículo, la zona se da por terminada inmediatamente y se puntuará como zona no terminada correctamente.
- 4.1.1.17** El número de zona deberá situarse al comienzo de la línea de espera, en el lado izquierdo (piloto). Deberá indicar las categorías a las que pertenece la zona. Deberá tener un tamaño de 297x210. Los carriles de entrada y salida de zona deberán tener un mínimo de 4m.
La entrada (E) deberá estar situada como mínimo a 5 metros de la primera puerta, en el lado izquierdo (piloto). Deberá tener un tamaño de 297x210.
La salida (S) deberá estar situada al menos a 5 metros de la última puerta, en el lado izquierdo (piloto). Deberá tener un tamaño de 297x210.

CROQUIS DE ZONA:



4.2 Reglamento de conducción

4.2.1 Solo se permite un copiloto durante la realización de las zonas. Los copilotos deberán tener una edad mínima que establecerá el organizador. En caso de que el copiloto sea menor de edad el tutor legal tiene que firmar la inscripción del menor.

Es decisión del piloto si el copiloto permanece dentro o fuera del vehículo durante las zonas, en caso de que el piloto elija ser indicado por su copiloto desde el exterior del vehículo se establece una penalización de 15 puntos por zona. Si el piloto decide prescindir de copiloto este no podrá situarse en el interior de la zona y tendrá la obligación de quitarse el casco, no podrá en ningún caso dar ningún tipo de indicación al piloto

ni tener comunicación de ninguna clase con él, en caso de que los comisarios vean algún tipo de indicación por su parte significará la exclusión de la zona con 500 puntos de penalización.

La elección de utilizar o no copiloto siempre será tomada antes de comenzar la zona debiendo de indicarlo al comisario.

En la categoría M se permitirá la utilización de eslinga por parte del copiloto penalizándose con 25 puntos por zona, la decisión de utilizar o no eslinga, podrá ser tomada durante la zona debiendo ser indicado al comisario.

4.2.2 El vehículo deberá de conducirse en el sentido de la marcha, no marcha atrás, durante toda la zona. Todas las puertas tienen que ser superadas en el sentido de la marcha. Cada puerta solo podrá ser superada una vez.

4.2.3 Las puertas de otras categorías podrán ser utilizadas en cualquier sentido. Si se tocara o rompiera una estaca la penalización sería la misma que si fueran de nuestra categoría.

4.2.4 No hay limitación de intentos de superación de puertas, solo hay una limitación de tiempo.

Si el tiempo máximo se termina se parará el vehículo inmediatamente y se contará como zona no terminada correctamente.

4.2.5 El inicio y final de una sección debe de ser claro.

La zona se inicia cuando el comisario y el piloto estén listos. El cronometro comenzará a contar cuando el eje delantero del vehículo supere la línea de entrada (E). La sección termina y el cronometro se para cuando el eje trasero del vehículo rebasa la línea de salida (S).

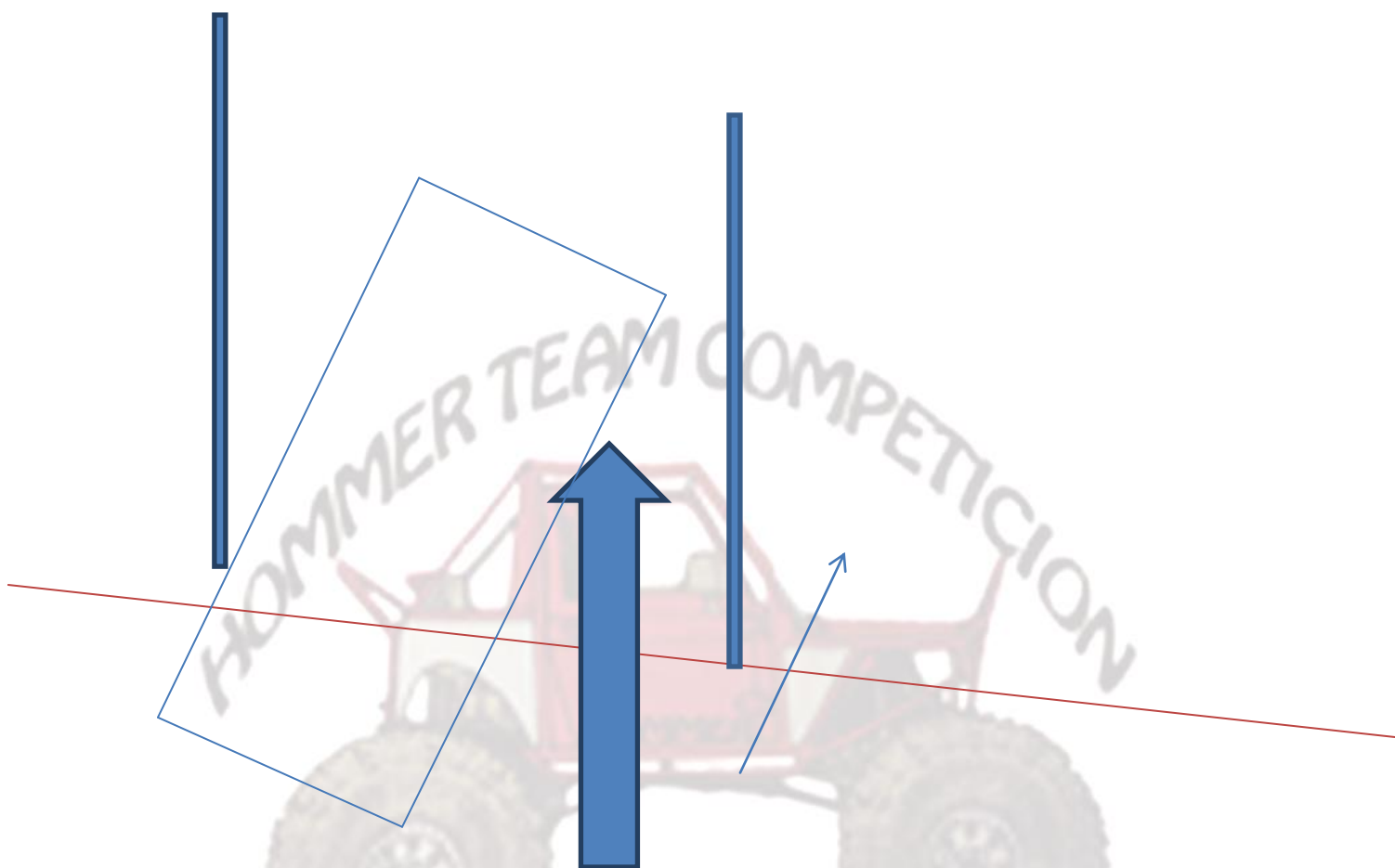
En caso de que la zona no se termine correctamente el comisario pitará e indicará de manera clara al piloto que pare el vehículo.

4.2.6 El organizador, de acuerdo con el inspector, de zonas será quien defina el tiempo máximo para las zonas.

4.2.7 Las puertas deben ser superadas en orden ascendente de numeración. Si un participante toca o entra en una puerta sin haber pasado la puerta con el número anterior esta puerta se da como no superada y la zona como no terminada correctamente.

4.2.8 Una puerta se define como la línea imaginaria entre dos estacas de puerta. Las puertas deben ser siempre superadas hacia delante y dejando el número de puerta a la izquierda.

Una puerta se da como superada cuando ambas ruedas del eje delantero pasan por dentro de la puerta, en la dirección correcta, siempre y cuando la totalidad del vehículo rebasa la línea imaginaria que marca la puerta.



Línea imaginaria/ La totalidad del vehículo debe rebasarla.

- 4.2.9** Piloto y copiloto (si hubiera) deberán llevar perfectamente abrochados tanto el arnés como el casco antes de entrar en la zona, si uno de los dos entrara en la zona con algún elemento desabrochado o durante el transcurso de la zona se desabrochara el arnés o se quitase el casco, el comisario parará inmediatamente el vehículo y se puntuará como zona no terminada correctamente.
- 4.2.10** Piloto y copiloto estarán obligados en todo momento a llevar la equipación reglamentaria, y el buzo deberá llevarlo durante toda la zona, en caso de que no la utilicen se dará una advertencia en 1º lugar, 50 puntos la 2ª vez y expulsión de la prueba la 3ª vez que se le vea sin ella.
En la categoría M el copiloto estará obligado a utilizar guantes siempre que utilice la eslinga.
- 4.2.11** El vehículo deberá de circular cuando se halle dentro de las zonas con las ventanillas laterales bajadas en caso de que existan.
- 4.2.12** Se prohíbe la realización de zonas de barro de manera intencionada.

4.3 Sistema de puntuación.

- 4.3.1** Los comisarios son los encargados de asignar los puntos de penalización.
- 4.3.2** Las discrepancias o dudas deben de ser aclaradas inmediatamente. Una vez firmada la hoja de puntuaciones no será posible ningún tipo de reclamación.
- 4.3.3** Para cualquier duda con los comisarios se puede acudir al Director de Carrera.
- 4.3.4** No se permite la discusión ni las faltas de respeto hacia los comisarios.
- 4.3.5** El sistema de puntuación para el campeonato se regirá por la siguiente tabla:

Puesto	Puntos
1º	10
2º	8
3º	7
4º	6
5º	5
6º	4
7º	3
8º	2
9º	1

Ganará el campeonato el piloto que más puntos obtenga en la suma de la totalidad de las pruebas.

Para puntuar en el campeonato será obligatorio participar en, al menos todas menos una de las pruebas que compongan el campeonato, pero sumarán todos los resultados, si no se participa en alguna de las pruebas la puntuación de esta será 0.

En caso de empate a puntos ganará el vehículo que más victorias haya conseguido, si persistiera el empate ganaría el que más segundos o más terceros.

Si aun así persistiera el empate se sumarán los puntos totales de todas las pruebas.

4.4 Explicación de los puntos de penalización

4.4.1 Marcha atrás= 3 puntos.

Se considera marcha atrás cuando el vehículo se desplace hacia atrás, la rueda gire hacia atrás o el vehículo se deslice hacia atrás. Se engrane o no la marcha atrás.

Si el vehículo va hacia atrás, se detiene y retrocede de nuevo no se consideran 2 marchas atrás. Una marcha atrás adicional es cuando la marcha atrás se ve interrumpida por un desplazamiento hacia adelante.

4.4.2 Tocar la estaca de puerta= 5 puntos.

No se penalizará el contacto indirecto, por ejemplo con piedras, tierra, etc.

Cada toque será contabilizado.

4.4.3 Tocar la cinta o las estacas de delimitación= 5 puntos

No se penalizará el contacto indirecto, por ejemplo con piedras, tierra, etc.

Cada toque será contabilizado.

4.4.4 Tumar o romper una estaca de puerta o de delimitación= 25 puntos.

Cada estaca derribada o rota se penalizará con 25 puntos.

Tumar o derribar significa que la estaca toca con dos puntos en el suelo.

Rota o quebrada es cuando está visiblemente rota, sin necesidad de que se separe en dos trozos.

Si una estaca de puerta se rompe o se tira y después el vehículo no supera la puerta solo se aplicarán los 50 puntos de puerta no superada.

4.4.5 Utilizar la ayuda de copiloto externo: 15 puntos (válido para todas las categorías) El piloto se lo tiene que comunicar al juez antes de comenzar la zona.

4.4.6 Utilizar la ayuda de la eslinga: 25 puntos (válido para M). El copiloto tiene que avisar al juez cuando la vaya a usar.

4.4.7 Puerta no superada= 50 puntos.

Cada puerta no superada se penalizará con 50 puntos.

4.4.8 Zona no terminada correctamente= 50 puntos.

Si la zona no se termina correctamente se valorará con 50 puntos de penalización y la zona se finaliza inmediatamente.

Una zona no está terminada correctamente si:

- El piloto toca una puerta que no le corresponde.
- Un piloto abandona o se retira de la zona por cualquier motivo.

- El vehículo no termina la zona por sus medios (necesita ayuda).
- El vehículo no finaliza el recorrido de zona a través de la línea de salida (S).
- EL vehículo se sale totalmente de la banda de limitación de zona.
- Si la zona se termina atravesando la línea de entrada (E) aunque solo sea con una parte del vehículo.
- Piloto o copiloto se quitan el casco o el cinturón o arnés.
- La cinta de delimitación se corta o rompe completamente.
- El piloto o copiloto toca la banda de limitación con objeto de separarla para ayudar al vehículo.
- El tiempo máximo se termina.
- Cuando un vehículo o una parte del mismo entra, pasa o toca una puerta que ya ha superado, inclusive la línea de entrada (E).

4.4.9 Zonas no intentadas, rehusadas o negarse a hacerlas= 500 puntos.

4.4.10 Si en cualquier momento de la carrera se advierte que el vehículo no tiene colocada la publicidad reglamentaria en el lugar que corresponda= 100 puntos por día.

4.4.11 No utilizar la equipación reglamentaria= se dará una advertencia en 1º lugar, 50 puntos la 2ª vez y expulsión de la prueba la 3ª vez que se le vea sin ella.

4.4.12 No asistir o llegar tarde al briefing= 100 puntos.

4.4.13 Si en una zona el piloto recibe indicaciones por parte de su copiloto u otra persona después de haber indicado que renuncia a él= 500 pts

4.5 Área de público.

Las zonas deben estar diseñadas de tal manera que los espectadores no estén en peligro.

En los lugares peligrosos se establecerá un perímetro de seguridad adicional.

4.6 Seguridad

Se deberá contar como mínimo con un extintor por zona.

Se deberá contar como mínimo con una ambulancia en el recinto de competición.

4.7 Gala de campeones

A la finalización del campeonato se programara una fecha para la realización de una cena y la entrega de premios y trofeos.

A esta gala podrán asistir todos los participantes y familiares en el TRIAL4X4FIGHTERS España 2016. La fecha y el precio de la cena se comunicarán al fin del Campeonato.



Reglamento estructurado y redactado por Sergio Mirallas García y M^a Teresa Álvarez Benavides. Enero 2016.