

**REGLAMENTO TÉCNICO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE DRIFT
2026**

DRIFT
SPAIN



Real Federación Española
de Automovilismo

© RFEDA

ÍNDICE

DEFINICIÓN

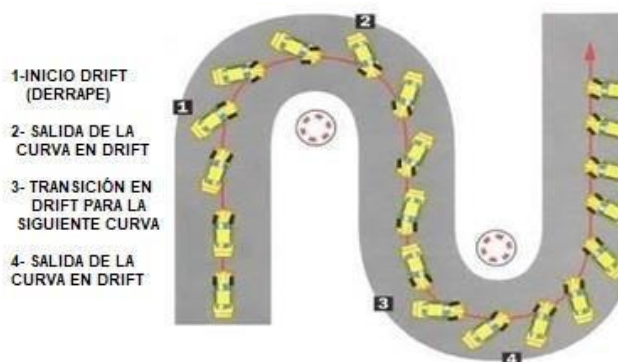
REGLAMENTO TÉCNICO

1. VEHÍCULOS
2. CATEGORÍAS
3. PILOTOS
4. LICENCIAS, APROBACIONES Y SEGUROS
5. LÍNEAS, LÍMITES Y LUGARES DE PRUEBA
6. EQUIPOS / PADDOCK
7. MODIFICACIONES
8. SANCIONES / PENALIZACIONES

Este Reglamento se aplica a todos los eventos del Campeonato de España de Drift, cada uno de ellos debe presentar un Reglamento Particular del evento y debidamente aprobado por la RFEDA.

DEFINICIÓN

Drift o Drifting es una técnica de conducción que consiste en hacer curvas en un derrape controlado, haciendo que la parte trasera del coche derrape y corra por el exterior de la curva, mientras que el delantero corre por el interior, con el máximo ángulo y la velocidad posible, controlando el nivel de derrape, haciendo que el vehículo literalmente ruede hacia los lados. Vea la imagen a continuación para una mejor comprensión:



En una carrera
parámetros

Velocidad

de media),

proximidad a los clipping-points y / o Drift Zones y a otros vehículos (Línea), Show dado por el conductor, que son evaluado 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 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 competencia es la fase final, las llamadas batallas, en las que los pilotos compiten 1 contra 1 simultáneamente en la pista.
en enfrentamientos eliminatorios.

El punto culminante de la competencia 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, el piloto vencedor se clasificará para la siguiente fase de la prueba, en la que realizará otro enfrentamiento, y el perdedor quedará eliminado.

REGLAMENTO TÉCNICO

Art. 1 - VEHÍCULOS

1- Comprobaciones técnicas

1.1 - Las Verificaciones Técnicas son siempre obligatorias, debiendo presentarse el vehículo en el estado en el que se utilizará en la competición y con todo el equipamiento de seguridad necesario.

1.2 - Las Verificaciones Técnicas se realizarán en la fecha y hora que se indique en el reglamento particular del evento.

1.3 - Tipo de Vehículos Permitidos - Existe una gran variedad (en cuanto a potencia y preparación) de vehículos que se suelen utilizar para practicar esta modalidad, se agruparon por categorías, los cuales son, SEMI-PRO Y PRO por lo que separar los vehículos y su tipo de preparación, adoptando esta misma denominación.

1.4 - Los vehículos deben tener intactas todas las partes / paneles esenciales de la carrocería. Es obligatorio mantener la carrocería a un nivel profesional, incluido un trabajo de pintura reciente. La apariencia de un automóvil no profesional podría dar lugar a la cancelación del registro o participación de la prueba.

1.5 - Se permiten vehículos ligeros con tracción trasera, con chasis original o no, de la marca y modelo de producción en serie.

1.6 - Se permiten vehículos ligeros con tracción 4x4 de serie, siempre que se conviertan en tracción trasera.

~~1.7 - No se permiten vehículos con tracción delantera estándar y convertidos a tracción trasera.~~

1.8 - No se permiten vehículos con chasis tubular

Art.2 – CATEGORÍAS (SEMI PRO – PRO)

B - Categoría - SEMI-PRO

B.1. - Definición de la categoría

La categoría Semi Pro es la categoría de promoción en el Campeonato de España de Drift. Está pensada para que en ella participen vehículos de prestaciones moderadas, ya que, aunque no existen limitaciones de potencia, existe una limitación de anchura y tipo de neumático en el eje trasero, y está pensada como una categoría de aprendizaje para pilotos menos experimentados. En esta categoría se encuadran vehículos de producción tipo turismo con tracción al tren posterior, motor atmosférico o motor turbo sin límite de potencia

B.2. – Motor

Se permite la adaptación en cualquier chasis de cualquier motor que sea proveniente de un vehículo de producción del cual se hayan realizado al menos 1.000 unidades.

Está permitido el paso de aspiración natural a inducción forzada mediante sistemas de turbo y compresor.

Está permitido el uso de pistones, bielas y cigüeñal forjados. Se permite la mejora o modificación de centralitas reprogramables e inyección electrónica, sistemas de admisión, escape y sobrealimentación. Todos los tapones de drenaje deberán estar sólidamente asegurados. No se tolerarán fugas de fluidos de ningún tipo.

Se considerará cualquier combinación de motor y chasis siempre y cuando el vehículo y su motor cumpla las especificaciones relatadas en el punto B de este reglamento, a juicio de los comisarios técnicos y teniendo el veredicto 3 días antes de la competición.

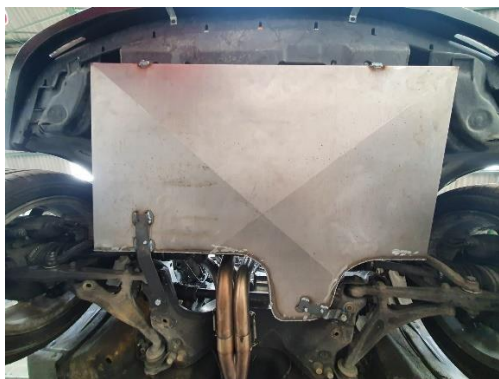
Se aconseja utilizar un motor con una potencia de entre 320 y 420 caballos, ya que es la franja de potencia que mejor aprovecha la limitación de neumáticos, aunque no existe un límite de potencia como tal.

B.2.1 – Potencia

No existen límites de potencia. En el apartado B.10 (neumáticos) se establece una medida máxima de neumático trasero de 225 mm de sección prohibiendo expresamente semislicks y slicks, por lo que el rango de potencia esperada se encuentra entre los 300 y los 400 caballos. No es aconsejable utilizar motores de potencias superiores a 450 caballos, aunque el piloto es libre de utilizar el motor que quiera.

B.2.2 – Bandeja de contención de líquidos

El motor debe llevar montado una bandeja de contención de líquidos en la parte inferior del motor. Se puede montar de manera que sea que poner y quitar siempre y cuando una vez puesta, quede totalmente sujeta. Esta bandeja debe cubrir el cárter y caja de cambios y debe tener una altura de 1 pulgada.



B.2.3. Óxido nítrico

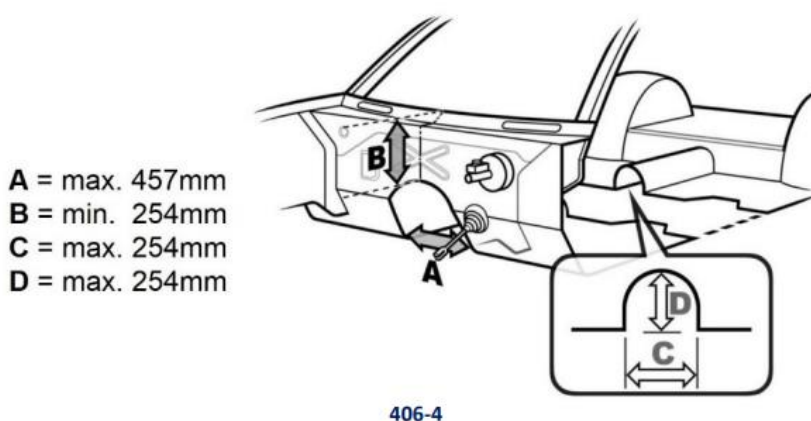
Está terminantemente prohibida la instalación de cualquier tipo de óxido nítrico en los vehículos, ya sea por puerto directo, indirecto o cualquier otro sistema.

B.3.- Transmisión, Embrague, Caja de Cambios, Diferencial, Ejes y Semiejes

Se permite la sustitución y / o modificación de estos elementos por otros procedentes de un vehículo **manual de serie** ~~de la misma marca, o procedentes del vehículo donante en caso de realizar alguno de los cambios de motor autorizados~~, y siempre que no afecte la seguridad del vehículo. Excepción realizada al eje trasero que deberá fijarse en los puntos de origen de la carrocería. No se permite el uso de cajas de cambio “aftermarket” tipo Nascar, secuenciales, etc. Tampoco se permite el uso de diferenciales “aftermarket” de cambio rápido de relación final. Se permite la modificación de la caja de cambios de serie, tanto el varillaje y la palanca mediante sistemas de recorridos cortos “short shifter” como la instalación de engranajes reforzados, siempre dentro de la carcasa de serie y manteniendo el cambio en H.

B3.1- Modificación del túnel de transmisión.

En caso de modificar el túnel de transmisión, deberá mantener las medidas especificadas en el apartado 406-3 del reglamento FIA DC1, correspondientes a la siguiente imagen:



B.4. - Escape

El sistema de escape debe tener un silenciador, siendo el límite máximo autorizado 95DB (decibelios), para una velocidad del motor de 3500 rpm para motores de gasolina y 2500 rpm para motores diésel.

Es altamente recomendable que la salida del escape se realice por detrás del eje trasero, **y apuntando lejos de componentes del sistema de combustible**, tal y como se pide en los campeonatos internacionales, **por la seguridad**

de los comisarios, ya que para 2026 esto será obligatorio también en Drift Spain

Debe proporcionarse una protección eficaz para que los tubos cuando estén calientes no provoquen eventuales quemaduras. El sistema de escape no debe presentar una apariencia temporal. Los gases de escape solo pueden salir al final del sistema. No se deben utilizar partes o partes del chasis para la evacuación de gases de escape. Es recomendable que los vehículos diésel tengan la salida de gases hacia arriba con una curvatura mínima de 75 grados

Se permite el montaje de la válvula de descarga (Pop Off Valve o Wastegate). La salida de este debe hacerse en vertical, pudiendo hacerse una abertura en el capó para permitir una descarga libre. Esta salida debe realizarse mediante un tubo metálico con una altura mínima de 3 cm, medida desde el capó en el punto más cercano a la salida.

B.5. - Combustible y tanque

Se permite utilizar cualquier grado / tipo de gasolina o diésel. El tanque de combustible debe ser el original de la serie del vehículo o un tanque de combustible aprobado por la FIA - según CDI Anexo J Art. 253.14, o un tanque de combustible de seguridad que cumpla con la norma SFI 28.1. El tapón del tanque o depósito de combustible deberá estar sólidamente fijado a fin de que no pueda abrirse en caso de impacto. No se tolerará fugas de combustible de ningún tipo.

En casos excepcionales se pueden permitir depósitos de combustible diferentes a los mencionados previamente, para lo cual se debe tener la autorización expresa del Delegado Técnico de la R.F.E.D.A., sin la cual el piloto no será autorizado a tomar la salida.

Es obligatorio informar, mediante una pegatina colocada en una ventanilla trasera o en el lugar más cercano a la toma del tanque de combustible, el tipo de combustible que mueve al vehículo.

B.6. - Batería

La batería debe estar fijada de forma segura y protegida en su lugar. Si se encuentra fuera de su lugar de origen, deberá estar en una caja plástica y aislada de la cabina del piloto, así como de tuberías y tanques de combustible. Dicha caja debe tener un respiradero, simplemente abriendo un agujero en ella.

B.7. - Suspensión y dirección

Se permite reemplazar y / o modificar la suspensión, así como los brazos o triángulos de la suspensión superior o inferior del vehículo, siempre que no afecte la seguridad del vehículo. No se permite cambiar el lugar original de las torres de los amortiguadores. Está permitido el montaje de "tension rods" o tirantes de suspensión regulables en ambos ejes. Estará permitido el montaje de una barra de refuerzo entre torretas de suspensión en la parte anterior y asimismo en la parte posterior del vehículo.

Se permiten modificaciones al sistema de dirección con kits de giro específicos.

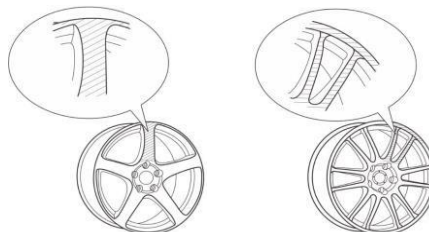
B.8. - Frenos

Los frenos deben estar en perfecto estado de funcionamiento, permitiéndose la instalación de un sistema de freno de mano hidráulico, siendo obligatorio que el sistema también funcione como el original, ya sea como complemento al sistema de serie, o como sistema separado con doble pinza, y deberá ser aplicado únicamente a las ruedas traseras. El freno de pie debe frenar en las 4 ruedas.

Se permite la sustitución de las pinzas y la variación de la medida de los discos con respecto al sistema de frenado de serie. Está permitido el uso de latiguillos metálicos, discos y pastillas de sustitución aftermarket y repartidor de frenada.

B.9.- Llantas

Se permiten llantas que no sean las ruedas estándar del vehículo. Las llantas deben estar pintadas o tener pegatinas o pintura en el neumático de color contrastando en una parte específica de cada una de las ruedas durante la entrenamiento, calificación y competición oficiales, ejemplos en las figuras siguientes contrastando en una parte específica de cada una de las ruedas durante la entrenamiento, calificación y competición oficiales, ejemplos en las figuras siguientes



Se autoriza el uso de espaciadores (separadores).

B.10.- Neumáticos

Solo se permite el uso de neumáticos comerciales aprobados para uso en carretera (vía pública) con un ancho máximo de 225 mm de sección.

En el eje DELANTERO se pueden montar neumáticos semislick legales y HOMOLOGADOS para carretera (como los Toyo R888, Yokohama Advan Neova, Federal 595 RS-R, Nankang NS2-R y similares). En el eje TRASERO no se podrán montar este tipo de neumáticos semislicks. No se permiten EN NINGÚN CASO neumáticos de competición de ningún tipo (slicks, neumáticos de rally, etc).

No hay limitación en el número de neumáticos que se utilizarán en cada carrera

B.11. - Carrocería y exterior

La carrocería del vehículo se puede modificar siempre que no invada el chasis. Es obligatorio mantener los dos retrovisores exteriores los cuales tengan buena visibilidad. El vehículo debe tener una buena presencia y aspecto desde el inicio hasta el final de la prueba. La carrocería debe estar en buen estado. Debe respetar las líneas del vehículo estándar. Todos los paneles y cristales deben estar debidamente asegurados. El piloto debe estar completamente aislado del compartimiento del motor, batería, tanque o líneas de combustible y agua. No puede haber ningún elemento suelto en el vehículo, tanto exterior como interior.

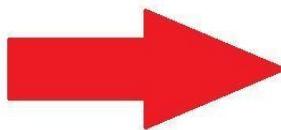
B.11.1- Apariencia exterior

La apariencia exterior puede cambiarse, modificarse mediante paragolpes, capós, faldones, alerones, aletas anchas o aletines. Se pueden utilizar piezas de fibra de vidrio o fibra de carbono. Las dimensiones en planta de la carrocería (longitud y anchura) no pueden variar más de un 5%. Debe mantener una calidad cercana al vehículo estándar.

B.12.- Ganchos de remolque

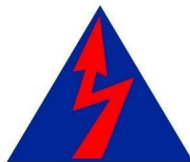
Los ganchos de remolque son obligatorios: uno en la parte delantera y otro en la parte trasera del vehículo, para

remolcar rápidamente el vehículo en caso de accidente o parada. Deben estar marcados visiblemente mediante una pegatina con una flecha indicativa de color contrastante. Deben permanecer colocados durante toda la carrera.



B.13- Electricidad

Es obligatorio apagar los circuitos (Interruptores Maestros de Corte Eléctrico) con acceso desde el interior y exterior del vehículo. Debe desconectar todos los circuitos eléctricos (batería, alternador o dínamo, luces, luces de advertencia, encendido, accesorios eléctricos, etc.) y también debe detener el motor. En su interior debe ser de fácil acceso para el piloto. En el exterior, el interruptor debe instalarse en la carrocería del lado del conductor, cerca de la parte inferior del parabrisas, puede estar en el guardabarros o en el capó. Debe estar marcado visiblemente, tanto en el interior como en el exterior, mediante una pegatina de radio rojo colocada en un triángulo azul bordeado en blanco con al menos 12 cm en la base.



B.14.- Luces

Son obligatorias al menos dos luces de posición en la parte delantera, una a cada lado y dos luces de freno en la parte trasera. En caso de que sea una carrera nocturna, se requieren dos luces de cruce en la parte delantera, una a cada lado. Deben estar en perfecto estado de funcionamiento durante toda la carrera, incluidos los frenos, excepto en caso de accidente y su destrucción durante la carrera. Es **obligatorio** colocar luces de freno adicionales, cinta led o similar en efecto, al menos 60 cm de largo, en la parte delantera del vehículo, deben ser claramente visibles desde el exterior. Este sistema puede estar dentro o fuera del vehículo, debe instalarse en la parte superior del parabrisas delantero (especial cuidado de no tapar con el banner publicitario o parasol de la luna delantera). Deberá conectarse al sistema de luces de frenado del vehículo y funcionar simultáneamente.

B.15.- Interior

Puede ser alterado, modificado, siempre que no ponga en peligro al conductor y / o terceros, ni la seguridad del vehículo. Se puede sustituir y/o cambiar la posición del volante, la palanca de cambio, el freno de mano y el resto de mandos. Es recomendable realizar un tratamiento anti reflectante del salpicadero.

El compartimento interior debe estar diseñado de tal manera que permita al piloto, llevando puesto todo su equipamiento de seguridad, y sentado en su posición natural de conducción, con los arneses abrochados y el volante colocado en su posición, escapar en un máximo de 8 segundos por la puerta del piloto, o en un máximo de 14 segundos por la puerta del copiloto.

Ningún contenedor presurizado (exceptuando la extinción de incendios o un suministro de aire para el piloto) está

permitido en el interior del compartimento para el piloto.

El compartimento interior para el piloto debe estar aislado de todo tipo de líquidos

B.16.- Arco de seguridad / Roll Bar - Roll Cage

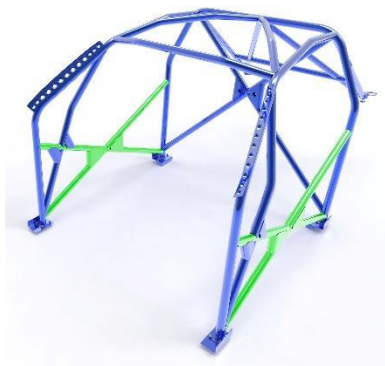
Es obligatorio utilizar un arco de seguridad, mínimo de 6 puntos. Se deberán respetar las medidas de diámetro y tipo de tubería, según a la normativa vigente (artículo 253.8 del anexo J del CDI). en cualquiera de las configuraciones de estructura básica y refuerzos adicionales previstas en dicho artículo.

Sin embargo, aunque la estructura cumpla el artículo 253.8 del anexo J del CDI, es muy recomendable que la estructura básica de seguridad disponga, como mínimo, de la siguiente configuración, con el fin de incrementar la rigidez del habitáculo y mejorar la protección en caso de impacto o vuelco.:

Refuerzo en "X" en el arco principal (según el dibujo 253-7).



Refuerzo en "X" como protección en las puertas (según el dibujo 253-9)



Refuerzos en el techo (según el punto 8.3.2.1.3)



Refuerzos del parabrisas (según el punto 8.3.2.1.4)



Asimismo, se considerarán válidas las estructuras construidas de acuerdo con el Anexo J, artículo 269 “Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles” (capítulo 10 – Safety Cage).

Dentro del marco de las estructuras de seguridad que cumplan íntegramente con lo dispuesto en el Anexo J, artículo 253.8 del Código Deportivo Internacional de la FIA y de las estructuras construidas de acuerdo con el Anexo J, artículo 269 “Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles”, se autorizan expresamente las barras laterales de puerta tipo “NASCAR-Style” previstas en los puntos 103-3 y 103-4 del citado artículo 269, incluidas las configuraciones que se prolongan hacia la chapa exterior de la puerta según el Dibujo 103-4, siempre que se mantenga la conexión directa a los montantes delantera y principal de la estructura de seguridad, se respete la altura máxima respecto a la abertura de la puerta y se cumpla el número mínimo de montantes verticales entre las barras superior e inferior, sin que en ningún caso dichas protecciones laterales penetren en los montantes “A” o “B” del chasis.



Igualmente tendrán cabida las estructuras de seguridad homologadas por una ADN / ASN (Autoridad Deportiva Nacional) reconocida por la FIA, siempre que se presente la ficha de homologación vigente y la estructura de seguridad esté instalada exactamente conforme a dicha ficha.

En casos excepcionales se pueden permitir jaulas completas diferentes a las mencionadas previamente, para lo cual se debe tener la autorización expresa del Delegado Técnico de la R.F.E.D.A., sin la cual el piloto no será autorizado a tomar la salida.

Es obligatorio que, en la parte del arco más próxima al piloto, frontal y lateral, se envuelva la superficie metálica con una espuma blanda para amortiguar los golpes con el casco al entrar y salir.



B.17.- Cinturones de seguridad

Uso obligatorio de cinturones de competición con 5 soportes de fijación, según norma FIA 8853-2016 (lista técnica nº57) o SFI 16.1 o 16.5, que estén homologados o incluso con homologación caducada, hasta 3 años, pero en Perfecto estado de uso. Instalación según FIA Art. 253.6, Anexo J del CDI.

B.18.- Asientos

Es obligatorio el uso de baquets, preferiblemente con reposacabezas, con homologación FIA 8855-1999 (lista técnica nº12), FIA8862-2009 (lista técnica nº40) ó FIA 8855-2021 (lista técnica nº91), o incluso con fecha de caducidad vencida, hasta 3 años, pero en perfecto estado de uso.

B.19.- Techo

Para vehículos descapotables, es obligatorio instalar un arco de seguridad, como se indicó anteriormente (punto B.16). Es obligatorio colocar "Redes de Ventanas", de acuerdo con el Art. 253.11 de la FIA, Anexo J del CDI, colocadas en las ventanas y techo, en este caso fijadas al Arco de Seguridad. También es obligatorio utilizar el sistema de "Restricciones de brazos" aprobado de acuerdo con las especificaciones de la SFI.3.3. o equivalente.

B.20.- Extintor de incendios

El vehículo debe estar equipado con un extintor de incendios para uso automotriz (mínimo 2 kg), y dentro de la fecha de vencimiento. El extintor debe estar bien fijado. Los cierres deben ser de liberación rápida y deben colocarse al alcance del piloto. Deberá poder ser accionado desde el exterior con un tirador situado obligatoriamente por debajo del montante del parabrisas, en el lado del piloto. Asimismo, deberá estar claramente indicado por una letra E roja dentro de un círculo blanco, envuelto por una línea roja de un diámetro de 10cm. Es aconsejable colocar el sistema de acuerdo con el Art. 253.7.2 de la FIA, Anexo J del CDI o de acuerdo con SFI 17.1.



B.21.- Vidrios / Ventanas

El vehículo debe tener todos los vidrios en perfecto estado de conservación y visibilidad, admitiéndose únicamente vidrios estándar o vidrios de policarbonato con un espesor mínimo de 3.8mm. En caso de uso de cristales por película autoadhesiva transparente. La colocación de una red de seguridad del tipo “Window Net” no es obligatoria. **Sí que será obligatoria en el caso de que sustituyan por completo a los cristales.** En el caso de colocarse, estas deberán tener las siguientes características:

Anchura mínima de las bandas	19mm
Tamaño mínimo de las aberturas	25x25mm
Tamaño máximo de las aberturas	60x60mm

Si un piloto tiene redes de ventanillas defectuosas o no están bien fijadas, no se le permitirá participar. No se permitirán bridas para la reparación de dichas redes. Si se ve que de una vuelta (o durante la vuelta) se mueve de su sitio o tiene holgura, tendrá que dejarlo fijo para la siguiente, a la segunda advertencia, será descalificado.

En casos muy excepcionales, con aviso previo a la organización y por causas debidamente justificadas (como una rotura durante el transporte del vehículo al circuito) se puede autorizar a un piloto a salir con un vidrio dañado, protegiendo adecuadamente la grieta con un vinilo totalmente transparente, para lo cual se debe tener la autorización expresa del Delegado Técnico de la R.F.E.D.A., sin la cual el piloto no será autorizado a tomar la salida, y nunca se podrán correr dos pruebas seguidas sin efectuar un cambio o reparación de luna (podría correr dos pruebas seguidas sólo en caso de verificar en dobles rounds).

B.22.- Límites de peso

No hay límites de peso

C - Categoría - PRO

C.1. - Definición de la categoría

La categoría Pro es la categoría más alta en el Campeonato de España de Drift. En ella participan 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, con motor potencia superior a 300 kW (400 cv). Se permite la preparación descrita en el artículo C del presente Reglamento

C.2. – Motor

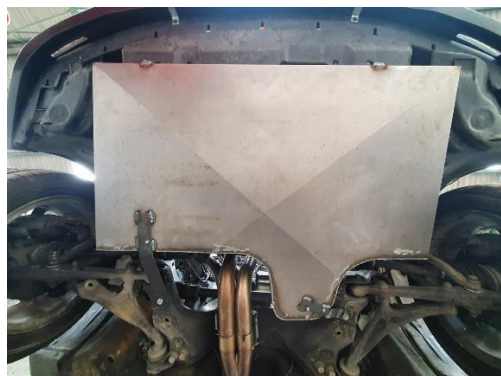
Se permite la modificación, sustitución, modificación del motor, en parte o en su totalidad. Está permitido cortar / alterar la protección contra incendios (placa) que separa el habitáculo del compartimento del motor, siempre que se garantice la separación total y total del habitáculo. También está permitido cambiar la centralita electrónica, la inyección, los sistemas de admisión, escape y sobrealimentación (Turbo, etc...). Se permite la colocación de sobrealimentadores (Turbo, etc...). No se tolerará ninguna pérdida de líquido de ningún tipo (aceite, combustible, agua, anticongelante, etc...).

C.2.1 – Potencia

La potencia mínima aconsejable es de 300 kw - 400 caballos. No existen límites de potencia máxima.

C.2.2 – Bandeja de contención de líquidos

El motor debe llevar montado una bandeja de contención de líquidos en la parte inferior del motor. Se puede montar de manera que sea que poner y quitar siempre y cuando una vez puesta, quede totalmente sujeta. Esta bandeja debe cubrir el cárter y caja de cambios y debe tener una altura de 1 pulgada.



C.2.3. Óxido nítrico

Está permitida la instalación de cualquier tipo de óxido nítrico en los vehículos, ya sea por puerto directo, indirecto o cualquier otro sistema.

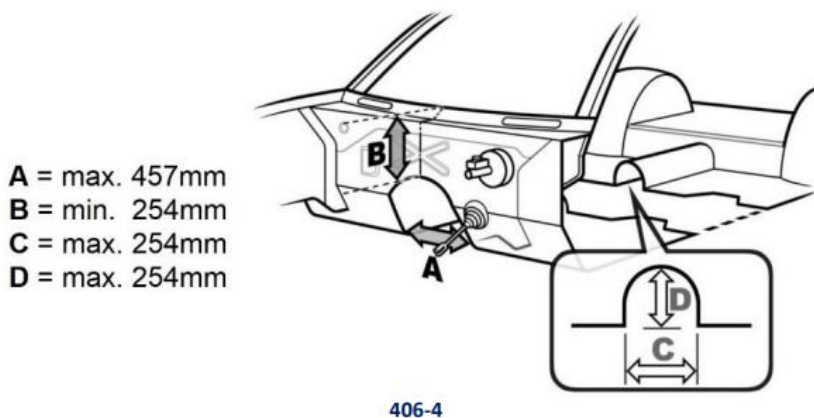
C.3.- Transmisión, Embrague, Caja de Cambios, Diferencial, Ejes y Semiejes

Se permite la sustitución y / o modificación de estos elementos por otros siempre que no afecte la seguridad del vehículo. Excepción realizada al eje trasero que deberá fijarse en los puntos de origen de la carrocería. Se autoriza el uso de cajas de cambio “aftermarket” tipo Nascar, secuenciales, etc. Se permite el uso de diferenciales

“aftermarket” de cambio rápido de relación final.

C3.1- Modificación del túnel de transmisión.

En caso de modificar el túnel de transmisión, deberá mantener las medidas especificadas en el apartado 406-3 del reglamento FIA DC1, correspondientes a la siguiente imagen:

**C.4. - Escape**

El sistema de escape debe tener un silenciador, siendo el límite máximo autorizado 95DB (decibelios), para una velocidad del motor de 3500 rpm para motores de gasolina y 2500 rpm para motores diésel.

Es altamente recomendable que la salida del escape se realice por detrás del eje trasero, tal y como se pide en los campeonatos internacionales, ya que para 2026 esto será obligatorio también en Drift Spain

Debe proporcionarse una protección eficaz para que los tubos cuando estén calientes no provoquen eventuales quemaduras. El sistema de escape no debe presentar una apariencia temporal. Los gases de escape solo pueden salir al final del sistema. No se deben utilizar partes o partes del chasis para la evacuación de gases de escape. Es recomendable que los vehículos diésel tengan la salida de gases hacia arriba con una curvatura mínima de 75 grados

Se permite el montaje de la válvula de descarga (Pop Off Valve o Wastegate). La salida de este debe hacerse en vertical, pudiendo hacerse una abertura en el capó para permitir una descarga libre. Esta salida debe realizarse mediante un tubo metálico con una altura mínima de 3 cm, medida desde el capó en el punto más cercano a la salida.

C.5. - Combustible y tanque

Se permite utilizar cualquier grado / tipo de gasolina o diésel. El tanque de combustible debe ser el original de la serie del vehículo o un tanque de combustible aprobado por la FIA - según CDI Anexo J Art. 253.14, o un tanque de combustible de seguridad que cumpla con la norma SFI 28.1.

El tapón del tanque o depósito de combustible deberá estar sólidamente fijado a fin de que no pueda abrirse en caso de impacto. No se tolerarán fugas de combustible de ningún tipo.

En casos excepcionales se pueden permitir depósitos de combustible diferentes a los mencionados previamente, para lo cual se debe tener la autorización expresa del Delegado Técnico de la R.F.E.D.A., sin la cual el piloto no será autorizado a tomar la salida.

Es obligatorio informar, mediante una pegatina colocada en una ventanilla trasera o en el lugar más cercano a la toma del tanque de combustible, el tipo de combustible que mueve al vehículo.

C.6. - Batería

La batería debe estar fijada de forma segura y protegida en su lugar. Si se encuentra fuera de su lugar de origen, deberá estar en una caja plástica y aislada de la cabina del piloto, así como de tuberías y tanques de combustible. Dicha caja debe tener un respiradero, simplemente abriendo un agujero en ella.

C.7. - Suspensión y dirección

Se permite reemplazar y / o modificar la suspensión, así como los brazos o triángulos de la suspensión superior o inferior del vehículo, siempre que no afecte la seguridad del vehículo. Está permitido el montaje de “tension rods” o tirantes de suspensión regulables en ambos ejes. Estará permitido el montaje de una barra de refuerzo entre torretas de suspensión en la parte anterior y asimismo en la parte posterior del vehículo.

Se permiten modificaciones al sistema de dirección con kits de giro específicos.

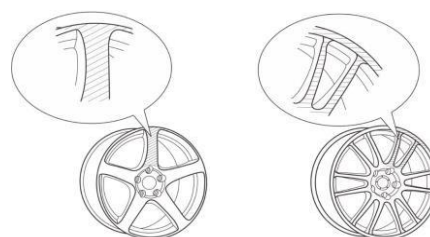
C.8. - Frenos

Los frenos deben estar en perfecto estado de funcionamiento, permitiéndose la instalación de un sistema de freno de mano hidráulico, siendo obligatorio que el sistema también funcione como el original, ya sea como complemento al sistema de serie, o como sistema separado con doble pinza, y deberá ser aplicado únicamente a las ruedas traseras. El freno de pie debe frenar en las 4 ruedas.

Se permite la sustitución de las pinzas y la variación de la medida de los discos con respecto al sistema de frenado de serie. Está permitido el uso de latiguillos metálicos, discos y pastillas de sustitución aftermarket y repartidor de frenada.

C.9.- Llantas

Se permiten llantas que no sean las ruedas estándar del vehículo. Las llantas deben estar pintadas o tener pegatinas o pintura en el neumático de color contrastando en una parte específica de cada una de las ruedas durante la entrenamiento, calificación y competición oficiales, ejemplos en las figuras siguientes contrastando en una parte específica de cada una de las ruedas durante la entrenamiento, calificación y competición oficiales, ejemplos en las figuras siguientes



Se autoriza el uso de espaciadores (separadores).

C.10.- Neumáticos

Solo se permite el uso de neumáticos comerciales aprobados para uso en carretera (vía pública)

Se pueden montar neumáticos semislick legales y HOMOLOGADOS para carretera (como los Toyo R888, Yokohama

Advan Neova, Federal 595 RS-R, Nankang NS2-R y similares) en AMBOS EJES. No se permiten EN NINGÚN CASO neumáticos de competición de ningún tipo (slicks, neumáticos de rally, etc).

No hay limitación en el número de neumáticos que se utilizarán en cada carrera

C.11. - Carrocería y exterior

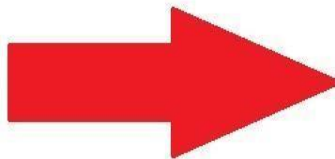
La carrocería del vehículo se puede modificar siempre que no invada el chasis. Es obligatorio mantener los dos retrovisores exteriores los cuales tengan buena visibilidad. El vehículo debe tener una buena presencia y aspecto desde el inicio hasta el final de la prueba. La carrocería debe estar en buen estado. Debe respetar las líneas del vehículo estándar. Todos los paneles y cristales deben estar debidamente asegurados. El piloto debe estar completamente aislado del compartimiento del motor, batería, tanque o líneas de combustible y agua. No puede haber ningún elemento suelto en el vehículo, tanto exterior como interior.

C.11.1- Apariencia exterior

La apariencia exterior puede cambiarse, modificarse mediante paragolpes, capós, faldones, alerones, aletas anchas o aletines. Se pueden utilizar piezas de fibra de vidrio, o fibra de carbono. Las dimensiones en planta de la carrocería (longitud y anchura) no pueden variar más de un 10%. Debe mantener una calidad cercana al vehículo estándar.

C.12.- Ganchos de remolque

Los ganchos de remolque son obligatorios: uno en la parte delantera y otro en la parte trasera del vehículo, para remolcar rápidamente el vehículo en caso de accidente o parada. Deben estar marcados visiblemente mediante una pegatina con una flecha indicativa de color contrastante. Deben permanecer colocados durante toda la carrera.



C.13- Electricidad

Es obligatorio apagar los circuitos (Interruptores Maestros de Corte Eléctrico) con acceso desde el interior y exterior del vehículo. Debe desconectar todos los circuitos eléctricos (batería, alternador o dínamo, luces, luces de advertencia, encendido, accesorios eléctricos, etc.) y también debe detener el motor. En su interior debe ser de fácil acceso para el piloto. En el exterior, el interruptor debe instalarse en la carrocería del lado del conductor, cerca de la parte inferior del parabrisas, puede estar en el guardabarros o en el capó. Debe estar marcado visiblemente, tanto en el interior como en el exterior, mediante una pegatina de radio rojo colocada en un triángulo azul bordeado en blanco con al menos 12 cm en la base.



C.14.- Luces

Son obligatorias al menos dos luces de posición en la parte delantera, una a cada lado y dos luces de freno en la parte trasera. En caso de que sea una carrera nocturna, se requieren dos luces de cruce en la parte delantera, una a cada lado. Deben estar en perfecto estado de funcionamiento durante toda la carrera, incluidos los frenos, excepto en caso de accidente y su destrucción durante la carrera. Es **obligatorio** colocar luces de freno adicionales, cinta led o similar en efecto, al menos 60 cm de largo, en la parte delantera del vehículo, deben ser claramente visibles desde el exterior. Este sistema puede estar dentro o fuera del vehículo, debe instalarse en la parte superior del parabrisas delantero (especial cuidado de no tapar con el banner publicitario o parasol de la luna delantera). Deberá conectarse al sistema de luces de frenado del vehículo y funcionar simultáneamente.

C.15.- Interior

Puede ser alterado, modificado, siempre que no ponga en peligro al conductor y / o terceros, ni la seguridad del vehículo. Se puede sustituir y/o cambiar la posición del volante, la palanca de cambio, el freno de mano y el resto de mandos. Es recomendable realizar un tratamiento anti reflectante del salpicadero.

El compartimento interior debe estar diseñado de tal manera que permita al piloto, llevando puesto todo su equipamiento de seguridad, y sentado en su posición natural de conducción, con los arneses abrochados y el volante colocado en su posición, escapar en un máximo de 8 segundos por la puerta del piloto, o en un máximo de 14 segundos por la puerta del copiloto.

Ningún contenedor presurizado (exceptuando la extinción de incendios o un suministro de aire para el piloto) está permitido en el interior del compartimento para el piloto.

El compartimento interior para el piloto debe estar aislado de todo tipo de líquidos

C.16.- Arco de seguridad / Roll Bar - Roll Cage

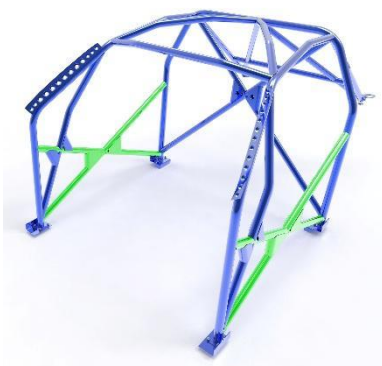
Es obligatorio utilizar un arco de seguridad, mínimo de 6 puntos. Se deberán respetar las medidas de diámetro y tipo de tubería, según a la normativa vigente (artículo 253.8 del anexo J del CDI). **en cualquiera de las configuraciones de estructura básica y refuerzos adicionales previstas en dicho artículo.**

Sin embargo, aunque la estructura cumpla el artículo 253.8 del anexo J del CDI, es muy recomendable que la estructura básica de seguridad disponga, como mínimo, de la siguiente configuración, con el fin de incrementar la rigidez del habitáculo y mejorar la protección en caso de impacto o vuelco.:

Refuerzo en "X" en el arco principal (según el dibujo 253-7).



Refuerzo en "X" como protección en las puertas (según el dibujo 253-9)



Refuerzos en el techo (según el punto 8.3.2.1.3)



Refuerzos del parabrisas (según el punto 8.3.2.1.4)



Asimismo, se considerarán válidas las estructuras construidas de acuerdo con el Anexo J, artículo 269 “Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles” (capítulo 10 – Safety Cage).

Dentro del marco de las estructuras de seguridad que cumplan íntegramente con lo dispuesto en el Anexo J, artículo 253.8 del Código Deportivo Internacional de la FIA y de las estructuras construidas de acuerdo con el Anexo J, artículo 269 “Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles”, se autorizan expresamente las barras laterales de puerta tipo “NASCAR-Style” previstas en los puntos 103-3 y 103-4 del citado artículo 269, incluidas las configuraciones que se prolongan hacia la chapa exterior de la puerta según el Dibujo 103-4, siempre que se mantenga la conexión directa a los montantes delantera y principal de la estructura de seguridad, se respete la altura máxima respecto a la abertura de la puerta y se cumpla el número mínimo de montantes verticales entre las barras superior e inferior, sin que en ningún caso dichas protecciones laterales penetren en los montantes “A” o “B” del chasis.



Igualmente tendrán cabida las estructuras de seguridad homologadas por una ADN / ASN (Autoridad Deportiva Nacional) reconocida por la FIA, siempre que se presente la ficha de homologación vigente y la estructura de seguridad esté instalada exactamente conforme a dicha ficha.

En casos excepcionales se pueden permitir jaulas completas diferentes a las mencionadas previamente, para lo cual se debe tener la autorización expresa del Delegado Técnico de la R.F.E.D.A., sin la cual el piloto no será autorizado a tomar la salida.

Es obligatorio que en la parte del arco más próxima al piloto, frontal y lateral, se envuelva la superficie metálica con una espuma blanda para amortiguar los golpes con el casco al entrar y salir.



C.17.- Cinturones de seguridad

Uso obligatorio de cinturones de competición con 5 soportes de fijación, según norma FIA 8853-2016 (lista técnica nº57) o SFI 16.1 o 16.5, que estén homologados o incluso con homologación caducada, hasta 3 años, pero en Perfecto estado de uso. Instalación según FIA Art. 253.6, Anexo J del CDI.

C.18.- Asientos

Es obligatorio el uso de baquets, preferiblemente con reposacabezas, con homologación FIA 8855-1999 (lista técnica nº12), FIA8862-2009 (lista técnica nº40) ó FIA 8855-2021 (lista técnica nº91), o incluso con fecha de caducidad vencida, hasta 3 años, pero en perfecto estado de uso.

C.19.- Techo

Para vehículos descapotables, es obligatorio instalar un arco de seguridad, como se indicó anteriormente (punto C.16). Es obligatorio colocar "Redes de Ventanas", de acuerdo con el Art. 253.11 de la FIA, Anexo J del CDI, colocadas en las ventanas y techo, en este caso fijadas al Arco de Seguridad. También es obligatorio utilizar el sistema de "Restricciones de brazos" aprobado de acuerdo con las especificaciones de la SFI.3.3. o equivalente.

C.20.- Extintor de incendios

El vehículo debe estar equipado con un extintor de incendios para uso automotriz (mínimo 2 kg), y dentro de la fecha de vencimiento. El extintor debe estar bien fijado. Los cierres deben ser de liberación rápida y deben colocarse al alcance del piloto. Deberá poder ser accionado desde el exterior con un tirador situado obligatoriamente por debajo del montante del parabrisas, en el lado del piloto. Asimismo, deberá estar claramente indicado por una letra E roja dentro de un círculo blanco, envuelto por una línea roja de un diámetro de 10cm. Es aconsejable colocar el sistema de acuerdo con el Art. 253.7.2 de la FIA, Anexo J del CDI o de acuerdo con SFI 17.1.



C.21.- Vidrios / Ventanas

El vehículo debe tener todos los vidrios en perfecto estado de conservación y visibilidad, admitiéndose únicamente vidrios estándar o vidrios de policarbonato con un espesor mínimo de 3.8mm. En caso de uso de cristales por película autoadhesiva transparente. La colocación de una red de seguridad del tipo "Window Net" no es obligatoria. **Sí que será obligatoria en el caso de que sustituyan por completo a los cristales.** En el caso de colocarse, estas deberán tener las siguientes características:

Anchura mínima de las bandas	19mm
Tamaño mínimo de las aberturas	25x25mm
Tamaño máximo de las aberturas	60x60mm

Si un piloto tiene redes de ventanillas defectuosas o no están bien fijadas, no se le permitirá participar. No se permitirán bridas para la reparación de dichas redes. Si se ve que de una vuelta (o durante la vuelta) se mueve de su sitio o tiene holgura, tendrá que dejarlo fijo para la siguiente, a la segunda advertencia, será descalificado.

En casos muy excepcionales, con aviso previo a la organización y por causas debidamente justificadas (como una rotura durante el transporte del vehículo al circuito) se puede autorizar a un piloto a salir con un vidrio dañado, protegiendo adecuadamente la grieta con un vinilo totalmente transparente, para lo cual se debe tener la autorización expresa del Delegado Técnico de la R.F.E.D.A., sin la cual el piloto no será autorizado a tomar la salida, y nunca se podrán correr dos pruebas seguidas sin efectuar un cambio o reparación de luna (podría correr dos pruebas seguidas sólo en caso de verificar en doubles rounds).

C.22.- Límites de peso

No hay límites de peso

3.1 PILOTOS CATEGORÍA SEMI PRO, PRO

SERÁ OBLIGATORIO:

- Casco integral o semi-integral, con cualquier homologación FIA reconocida en la Lista Técnica nº25. Su identificación debe ser visible y debe admitir HANS.
- Guantes de piloto con homologación según norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº27); o la norma FIA 8856-2018 (Lista técnica nº74)
- Mono de piloto ignífugo, según norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº27); o la norma FIA 8856-2018 (Lista técnica nº74)
- Calzado deportivo, botas de piloto con homologación, según norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº27); o la norma FIA 8856-2018 (Lista técnica nº74)
- Calcetines, según norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº27); o la norma FIA 8856-2018 (Lista técnica nº74)
- Ropa interior, según norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº27); o la norma FIA 8856-2018 (Lista técnica nº74)
- Botines homologados norma FIA
-
- 8856-2000 (Lista Técnica nº27); o la norma FIA 8856-2018 (Lista técnica nº74)
- Sistema de protección HANS, según norma FIA 8858-2010 (Lista técnica nº29)
- En caso de que no se cuente con ventanillas laterales ni redes en sus aberturas, deberá utilizarse un amarra brazos según la norma FIA o SFI. En caso de utilizar amarra brazos será obligatorio el uso de casco integral.

Art. 4 - LICENCIAS, APROBACIONES Y SEGUROS

4.1 - Según el CDI, el Reglamento aprobado y reglamento particular del evento, así como sus anexos.

Art. 5 - LÍNEAS, LÍMITES Y LUGARES DE PRUEBA

Las pruebas se realizarán en Circuitos de Velocidad, Karting o incluso en pistas temporales (Street track, estacionamientos, parques u otros). También se podrá realizar alguna prueba denominada TOUGE. Estas se realizarán en tramos cortados de montaña siempre en sentido de subida.

Art.6 - EQUIPOS / Paddock

6.1 - Es obligatoria la existencia de un extintor de al menos 2 kg por coche del equipo.

6.2 - Los vehículos de competición, cuando estén estacionados en el Paddock, deben permanecer dentro del espacio designado, dentro de la carpa o en el box (espacio), el suelo debe estar protegido con una alfombra impermeable.



6.3 - Los equipos / competidores / pilotos deben mantener su espacio limpio y ordenado, así como utilizar la urbanidad, la cortesía y el juego limpio.

EN CASO DE CUALQUIER DISPUTA O INTERPRETACIÓN DIVERSA, ASÍ COMO TODO LO CONTRARIO EN ESTE REGLAMENTO, SE APLICARÁN EL CDI o RFEDA.

Art. 7 - MODIFICACIONES

7.1 - Modificaciones - Cualquier modificación a este reglamento técnico se introducirá con la aprobación de la RFEDA.

7.2 - Dudas en la interpretación - en caso de disputa, y hasta el inicio de la competencia, será el Comité Organizador, consultándolo debidamente con los organismos de la RFEDA si procede, el responsable en decidir la interpretación correcta. Después del inicio de la prueba, será el CCDD quien decida.

Art.-8 – SANCIONES / PENALIZACIONES

ARTÍCULO	MOTIVO	SANCION
8.1	No cumplir las disposiciones de este artículo	No autorizado o exclusión
8.2	Presentar fugas de fluidos/ Motor	No autorizado o exclusión En competición a criterio de C.C.D.
8.3	No cumplir la normativa relacionada con el Sistema de Suspensión.	No autorizado o exclusión En competición a criterio de C.C.D.
8.4	No cumplir la normativa relacionada con el Sistema de Carrocería	No autorizado o exclusión En competición a criterio de C.C.D.
8.5	No cumplir la normativa relacionada con el Sistema de Dirección.	No autorizado o exclusión En competición a criterio de C.C.D.
8.6	Sistema de frenado no apto para participar.	No autorizado.
8.7	No disponer de estructura de enganche para remolcar el vehículo.	No autorizado o exclusión En competición a criterio de C.C.D.
8.8	No cumplir la normativa relacionada con el Sistema de Batería.	No autorizado.
8.9	No disponer del interruptor de corte de corriente.	No autorizado.
8.10	Funcionamiento incorrecto de las luces de frenado.	No autorizado
8.11	Utilizar neumáticos no autorizados.	No autorizado o exclusión.
8.12	No cumplir la normativa relacionada con la Sonoridad.	No autorizado.
8.13	No cumplir la normativa relacionada con los Arnesees.	No autorizado.
8.14	No cumplir la normativa relacionada con el Techo.	No autorizado.
8.15	Presentar fugas de fluido o líquidos.	A criterio del C.C.D, Exclusión.
8.16	No cumplir la normativa relacionada con el Extintor.	No autorizado.
8.17	Elementos sueltos en la carrocería (interno y externo)	No autorizado.
8.18	Sistema de frenado no apto para participar.	No autorizado.
8.19	No disponer del enganche para remolcar el vehículo.	A criterio de los C.C.D, Exclusión.
8.20	No cumplir la normativa relacionada con el Depósito de combustible.	No autorizado.
8.21	No disponer del interruptor de corte de corriente.	No autorizado.
8.22	Funcionamiento incorrecto de las luces de frenado/No disponer de luz delantera de frenado. (SEMI PRO – PRO)	No autorizado o exclusión
8.23	Utilizar neumáticos no autorizados.	No autorizado.
8.24	No cumplir la normativa relacionada con el Arco de seguridad.	No autorizado.

8.25	No cumplir la normativa relacionada con los Asientos (buckets).	No autorizado
8.26	No cumplir la normativa relacionada con los Arneses	No autorizado.
8.27	No llevar montada la bandeja de retención de líquidos y fluidos	No autorizado.
8.28	Presentar fugas de fluido de cualquier tipo.	A criterio del C.C.D, Exclusión.
8.29	No cumplir la normativa relacionada con el Extintor.	No autorizado.
8.30	No llevar la salida del escape hacia arriba (min.75 grados) en los vehículos diesel.	No autorizado.
8.31	No cumplir la normativa relacionada con la Vestimenta del piloto	No autorizado.

