Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación
29/10/2026	4.4 Interrupción definitiva de la Competición 5.5.1 Declaración pista mojada 8.9 Cambio grupo y clase 12.3.4 Cambio de clase durante una competición 12.6 Verificaciones fuera de hora 12.7 Vehículos no conformes 12.9 / 12.15 Verificaciones técnicas itinerantes 12.14 Cambio grupo y clase 15.6 Calentamiento de neumáticos 19.2 Parada por Bandera Roja 19.3 Interrupción definitiva de la Competición 21 Neumáticos 21.1 Neumáticos de seco 21.2 Neumáticos de lluvia 21.2 Uso de calentadores 21.15 Calentamiento de neumáticos 21.18 Neumáticos obligatorios CM 24.4 Verificaciones técnicas finales 24.5 Definición infracciones técnicas 24.6 Infracciones técnicas en verificaciones técnicas finales 24.7 Obligatoriedad presencia en verificaciones técnicas finales 25.1 Clasificaciones 25.7 Clasificación general 27.1 Trofeos en Pruebas 28.1 Puntuaciones	01/01/2027

1. ASPECTOS GENERALES

1.1. La Real Federación Española de Automovilismo establece para el año 2027 los siguientes Campeonatos y Copas basados en el Campeonato de España de Montaña:

CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS EN EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MONTAÑA	
CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS	**VEHÍCULOS ADMITIDOS**
Campeonato de España de Montaña CATEGORIA 1	Vehículos de Categoría 1
Campeonato de España de Montaña CATEGORIA 2	Vehículos de Categoría 2
Campeonato de España de Montaña CATEGORIA 3	Vehículos de Categoría 3
Campeonato de España de Marcas	Todas las marcas
(1) Copa de España Clase 1	PF 15 a 39
(1) Copa de España Clase 2	PF 40 a 79
(1) Copa de España Clase 3	PF 80 a 119
(1) Copa de España Clase 4	PF 120 a 159
(1) Copa de España Clase 5	PF 160 a 199
(1) Copa de España Clase 6	PF 200 a 299
(1) Copa de España Clase 7	PF > 299
Copa de España Clase 8	Vehículos Históricos Pre81 y Pre92
Copa de España Clase 9	Vehículos de Energías Alternativas
(2) Copa de España Clase Proto 1	PF 50 a 59
(2) Copa de España Clase Proto 2	PF 60 a 79
(2) Copa de España Clase Proto 3	PF 80 a 109
(2) Copa de España Clase Proto 4	PF > 109
(2) Copa de España Clase 10	Barquetas y monoplazas > 1600 cm^3
(2) Copa de España Clase 11	Barquetas y monoplazas < 1600 cm^3 y CM+
(3) Copa de España Clase 12	Vehículos de Grupo CM Promoción, CM Autonómico y CM Junior
(3) Copa de España Clase 13	Vehículos de Grupo CCM
Copa de España para Pilotos Junior CM (con edad comprendida entre 16 y 20 años. Cumplidos en su 1ª participación)	Vehículos de Grupo Junior CM
Copa de España para Pilotos Turismos Junior de Montaña (con edad comprendida entre 16 y 20 años. Cumplidos en su 1ª participación)	Vehículos de Cat. 1 de Clase 6 y 7
Copa de España para Pilotos Femeninos de Montaña	Todos

(1) Clases correspondientes a vehículos de Categoría 1
(2) Clases correspondientes a vehículos de Categoría 2
(3) Clases correspondientes a vehículos de Categoría 3

En la Copa de España de Pilotos Clase 12 (Grupo CM Promoción y CM Autonómico) no podrán participar:

- Campeones de España de CM anteriores a 2021. Excepcionalmente y a su exclusivo criterio, la RFEDA podrá aceptar la participación de algún piloto que no cumpliera con este punto.
- Vencedores de España de CM Promoción que hayan ganado el Certamen dos años consecutivos.
- Vencedores de España de CM+.
- Campeones de España de Categoría 2 de la temporada anterior.
- Aquellos pilotos que la RFEDA considere por su palmarés.

En la Copa de España de Pilotos CM Junior (Categoría 3) y Turismos Junior (Categoría 1) no podrán participar:

- Los vencedores de ediciones anteriores (los vencedores de la Copa CM Junior sólo podrán participar hasta que cumplan la edad de 18 años en esa Copa).
- Aquellos pilotos que la RFEDA considere por su palmarés.

1.1.1. PERFORMANCE FACTOR

Introducción

A partir de 2020, la FIA introdujo el Performance Factor ("el PF") en el Campeonato de Europa de Montaña. Dicho concepto, ha sido introducido igualmente en el Campeonato de España de Montaña para los pilotos con vehículos de Categoría 1 (clases 1 a 7) y, a partir del 2025, también para vehículos de Categoría 2 (clases Proto 1 a Proto 4).

El PF es un nuevo método para clasificar los vehículos, cuyo cálculo consiste en asignar un valor de rendimiento específico para cada uno de acuerdo con su peso y a ciertos parámetros técnicos.

Sitio web: www.fiaperformancefactor.com

Solicitud de los participantes

Hoja técnica de PF (ver Anexo al PF):

Antes de inscribirse con el organizador en una prueba puntuable, los participantes deben:

- Haber registrado el vehículo en el sitio web del PF (www.fiaperformancefactor.com).
- Haber completado la hoja técnica del PF.
- Haber obtenido los dos identificadores PF y PF-ID asociados con el vehículo.

El PF-ID es un código de ocho dígitos identifica la Ficha Técnica de PF y la vincula a la configuración del coche inscrito en la Competición.

El PF-ID se debe de obtener a través del sitio web del PF y aparecer en la Ficha Técnica de PF.

Inscripción de participantes

No se requiere registro previo con la RFEDA, pero cada participante deberá incluir en la inscripción una copia de la hoja técnica del PF.

El valor PF que figura en la ficha técnica de PF presentada, clasifica al vehículo en una de las clases indicadas en el párrafo siguiente.

Al enviar la Ficha Técnica de PF, tanto el piloto como el concursante certifican que la información declarada es precisa y conforme, confirmando que el vehículo inscrito cumple con las especificaciones técnicas del artículo 258-1 (Categoría 1) o 258-2 (Categoría 2) del Anexo J y la Ficha Técnica de PF presentada durante la inscripción.

Cuadro de grupos y clases

Grupo	Clase	PF
1	1	15 a 39
2	2	40 a 79
3	3	80 a 119
4	4	120 a 159
5	5	160 a 199
	6	200 a 299
	7	> 299
Proto 1	Proto 1	50 a 59
Proto 2	Proto 2	60 a 79
Proto 3	Proto 3	80 a 109
Proto 4	Proto 4	> 109

Anexo al PF

Una vez publicada la lista oficial de inscritos y hasta las verificaciones técnicas previas, no se podrá realizar ninguna modificación en la ficha técnica del PF.

Una vez publicada la lista oficial de inscritos y durante toda la duración de la competición, la ficha técnica del PF enviada al organizador y guardada en el sitio web del PF no se puede eliminar.

Durante la verificación técnica, la ficha técnica del PF se puede corregir para ser de conformidad a petición de los Comisarios Técnicos.

Los reglamentos aplicables al PF, son los siguientes:

- Appendix J Art. 258-1 – Technical regulations for Category 1 cars.
- Appendix J Art. 258-2 – Technical regulations for Category 2 cars.

1.2. Los reglamentos aplicables por orden de prelación son los siguientes:

- Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.
- Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Montaña.
- Reglamento Técnico del Campeonato de España de Montaña.
- Reglamento Particular de la Prueba.

Toda contradicción de uno de estos documentos con alguno que le anteceda hará prevalecer lo indicado en el de más alto rango.

El CDI será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales de procedimiento reclamaciones y apelaciones.

2. ASPIRANTES Y LICENCIAS

2.1. Todos los concursantes deberán estar en posesión de la licencia de concursante válida para el año en curso (ver PCCCTCE).

2.2. Todos los pilotos deberán estar en posesión de la licencia o permiso correspondiente indicadas en el artículo 2.4. y válidas para el año en curso (ver PCCCTCE).

2.3. Asimismo, podrán participar y puntuar deportistas en posesión de licencias expedidas por otra ADN reconocida por la FIA (previa manifestación por escrito a la RFEDA antes del cierre de inscripciones y a través del mail inscripciones@rfeda.es), siempre que las mismas sean válidas en su país para la categoría y/o modalidad convocada y que cumplan los requisitos establecidos por la FIA y RFEDA, incluyendo la preceptiva autorización de la ADN de origen.

Los deportistas con licencia expedida por una ADN con la que la RFEDA tenga suscrito convenio podrán puntuar y bloquear puntuaciones sin necesidad de previa manifestación.

2.4. Cuadro de licencias admitidas:

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MONTAÑA 2027 (CEM 2027)			
TIPO DE LICENCIA / PERMISOS	**DEF**	**APLICACIÓN Y DURACIÓN**	**OBSERVACIONES**
INTERNACIONAL	ITC-R / ITD-R / ITD-RH	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2027	PUNTÚA Y BLOQUEA
PILOTO GRADO A	PA		
PERMISO PILOTO GRADO A	PPA	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTÚA NI BLOQUEA

2.5. Asimismo, se permite participar a pilotos de entre 16 (cumplidos durante la temporada) y 18 años con licencia de piloto válida, teniéndose en cuenta para su admisión que deben haber cumplido los 16 en su primera participación. Únicamente podrán competir con los siguientes vehículos:

CATEGORÍA	CLASE	GRUPO	POSIBILIDAD DE COMPETIR	
			COPA ESPAÑA PILOTOS TURISMO JUNIOR / JUNIOR CM	CAMPEONATO ESPAÑA MONTAÑA
1	4 – 5	4 – 5	No	Sí
	6 y 7	5	Sí	Sí
3	12	CM Promo	No	Sí *
		Jr CM	Sí	Sí

* Se aceptará la participación en CM Promoción, a condición de que haya ganado previamente la Copa de Pilotos de Junior CM.

La edad mínima de participación en CM Promoción es de 18 años a excepción de lo indicado en el párrafo y tabla anteriores.

2.6. COPA DE ESPAÑA DE PARA PILOTOS DE TURISMOS JÚNIOR Y JÚNIOR CM.

En ambas Copas se permite participar a pilotos de entre 16 años (cumplidos durante la temporada) y 20 años con licencia de piloto válida, teniéndose en cuenta para su admisión que deben haber cumplido los 16 en su primera participación. Únicamente podrán competir con los vehículos indicados en la tabla del artículo 2.5.

3. VEHÍCULOS ADMITIDOS

En todas las pruebas puntuables para el Campeonato de España de Montaña serán admitidos a participar los vehículos especificados en el Anexo 4 de este Reglamento Deportivo.

3.1. Autorización de otras Competiciones.

La RFEDA podrá autorizar la celebración de otras competiciones dentro de la Prueba, de acuerdo con lo previsto en el Artículo 4 de las PCCCTCE.

4. PRUEBAS PUNTUABLES

4.1. El número de Pruebas programadas será de un máximo de 10.

4.2. La competición se compone de un mínimo de 2 Mangas de Entrenamientos y mínimo 4 Mangas de Carrera.

El Organizador puede prever unos Entrenamiento Libres Opcionales (de pago o no) para todos los participantes, que deberá de estar indicada en el Horario oficial de la prueba.

4.3. El formato de prueba preferente es en TRES días, celebrándose la entrega de documentación, verificaciones técnicas previas y parque de Exhibición en la jornada del viernes. En caso de prever una Ceremonia de Salida, ésta será regulada mediante Complemento, previamente aprobado por la RFEDA, detallando todo el acto y su recorrido.

Para la disputa de las actividades de sábado y domingo, se recomienda el siguiente formato: 1 Entrenamiento Oficial y las Carreras 1 y 2 el sábado y 1 Entrenamiento Oficial y las Carreras 3 y 4 el domingo.

Excepcionalmente, la RFEDA podrá autorizar un formato diferente al anteriormente mencionado, así como un formato de prueba en DOS días, si bien podrá ser penalizado en el Informe de Observación.

En pruebas FIA el formato será el mínimo determinado en su reglamento, siendo obligatorio hacer unas Verificaciones Técnicas previas el viernes. La Ceremonia de Salida del viernes, será regulada mediante Complemento detallando todo el acto y su recorrido. Deberá presentarse previamente a la RFEDA para su aprobación.

4.4. ~~Si por causas excepcionales no pudiera finalizar alguna de las cuatro carreras previstas en cada Prueba, se estará a lo previsto en las siguientes normas:~~

~~Cuando el desarrollo de una Carrera sea DEFINITIVAMENTE interrumpido antes del paso del último equipo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación de la misma que se obtendrá otorgando a los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, el tiempo que los Comisarios Deportivos —a su exclusivo criterio— consideren más idóneo.~~

~~La aplicación de esta disposición es competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos, previa comunicación del Director de Carrera explicando los motivos de la interrupción.~~

5. REGLAMENTO PARTICULAR

5.1. El Reglamento Particular se ajustará al modelo que figura en el Anexo 2 de este Reglamento y deberá ser enteramente conforme a todas las condiciones de los reglamentos aplicables.

5.2. Con una antelación mínima de 60 días al comienzo de la Prueba, se enviará por correo electrónico a la Secretaría de la RFEDA un ejemplar del proyecto de Reglamento, para obtener la preceptiva aprobación. En el plazo máximo de 15 días a la recepción del proyecto, la RFEDA. pondrá en conocimiento del organizador las posibles modificaciones que se deban realizar, o bien dará su aprobación.

El Reglamento definitivo deberá ser publicado y enviado 1 ejemplar a la Secretaría de la RFEDA al menos 30 días antes del inicio de la Prueba.

5.3. El Reglamento Particular debe indicar el lugar y la hora de la publicación de los resultados oficiales.

En caso de que dicha publicación se deba retrasar, la nueva hora deberá ser publicada en el Tablón de Avisos Virtual.

5.4. Modificaciones al Reglamento Particular – Complementos – Tablón de Avisos Virtual.

5.4.1. Las disposiciones del Reglamento Particular sólo podrán ser modificadas de acuerdo con el estipulado en el Art. 6.2 de las PCCCTCE.

5.4.2. Toda modificación o disposición suplementaria será comunicada por medio de complementos fechados y numerados, los cuales formarán parte integrante del Reglamento Particular de la Prueba.

5.4.3. Los Complementos al Reglamento Particular de la Prueba serán expuestos en el Tablón de Avisos Virtual.

5.4.4. Todo complemento difundido antes de la constitución del Colegio de Comisarios Deportivos deberá recibir, por escrito, la aprobación de la RFEDA.

5.4.5. Todo complemento difundido después de la constitución del Colegio de Comisarios Deportivos deberá ser previamente aprobado por éste.

5.4.6. El Tablón de Avisos Virtual. será exclusiva y obligatoriamente a través de la aplicación NOBO.

5.4.7. Los participantes serán informados directamente en los casos que así se requiera. No obstante, y si un participante no pudiera ser localizado, será de aplicación lo indicado en las PCCCTCE.

Se establecen como los mínimos Complementos al Reglamento Particular a presentar en las pruebas, previa aprobación por parte de la RFEDA y publicados en tiempo y forma – máximo a las 12:00 del miércoles de la semana de la prueba – en el Tablón de Avisos Virtual, los siguientes:

- Horario de Verificaciones Técnicas de los participantes.
- Complemento de Oficiales.
- Publicidad en los vehículos participantes.
- Programa de los Oficiales Relaciones con los Participantes.
- Plano de ubicación de las asistencias en el Parque de Trabajo.
- Funcionamiento de la Ceremonia de Salida (en caso de celebrarse).

5.5. Aplicación e interpretación del Reglamento.

5.5.1. El Director de Carrera es el responsable de la aplicación de los reglamentos aplicables en el Campeonato y del Reglamento Particular durante el desarrollo de la Prueba. ~~Asimismo, le corresponde la decisión de declarar la situación de pista mojada tanto en entrenamientos como en carrera y en este caso comunicarlo a todos los participantes lo más rápidamente posible manteniendo un panel con la frase **PISTA MOJADA** en pre-salida y proporcionando un mínimo de 10 minutos para realizar el cambio de neumáticos, comunicando la hora prevista de reinicio de la actividad. Deberá informar a los Comisarios Deportivos de toda decisión importante que esté obligado a tomar en aplicación de la normativa anteriormente citada.~~

5.5.2. Toda reclamación contra las decisiones del Director de Carrera en aplicación de los reglamentos, será transmitida a los Comisarios Deportivos para su estudio y decisión (Artículo 13.5. del CDI).

5.5.3. Todo caso no previsto en la reglamentación será estudiado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos autorizados para tomar una decisión (Artículo 11.9. del CDI).

5.5.4. En caso de duda de la interpretación del Reglamento, el texto editado en castellano dará fe. En las pruebas puntuables para Campeonatos FIA dará fe el texto establecido en el citado Campeonato.

5.5.5. El concursante asume la responsabilidad del piloto.

5.5.6. El piloto asume la responsabilidad del concursante cuando este último no esté a bordo del vehículo.

5.5.7. Toda acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva realizada por el concursante o el piloto, será juzgada por los Comisarios Deportivos, que podrán imponer una penalización que pueda llegar a la DESCALIFICACIÓN.

5.6. Briefing de pilotos

5.6.1. Deberá de publicarse en el Tablón de Anuncios Virtual el Briefing de pilotos y proporcionarse un enlace al mismo en la entrega de documentación/verificaciones administrativas.

5.6.2. En caso de realizarse una sesión de Briefing presencial, ésta será obligatoria para todos los participantes, deberá indicarse en el programa horario de la prueba y deberá hacerse un registro de asistencia.

En caso de no asistencia al Briefing, será de aplicación la penalización prevista en el Anexo 1 por parte de los Comisarios Deportivos.

6. RECORRIDO

Serán de obligado cumplimiento las siguientes especificaciones:

6.1. Longitud mínima del trazado: 4 kilómetros.

6.2. Pendiente media mínima del trazado: 5%.

6.3. Desnivel mínimo entre salida y llegada: 300 metros.

6.4. La RFEDA, en casos excepcionales, podrá autorizar otros valores.

7. CARBURANTE

El carburante empleado deberá ser conforme a la normativa indicada en el Anexo J del CDI.

8. INSCRIPCIONES

8.1. El plazo de inscripciones se abrirá 30 días antes de la fecha establecida como cierre de inscripciones salvo lo reglamentado para pruebas puntuables para un Campeonato o Trofeo FIA de Montaña.

El cierre de inscripciones se realizará el miércoles de la semana anterior a la competición a las 14:00 horas.

La RFEDA publicará al cierre de inscripciones una lista provisional. La lista provisional de inscritos debe de contener:

- el valor de PF de los vehículos de la Categoría 1 y 2; e,
- identificación de los pilotos de los diferentes Campeonatos, Copas y/o Trofeos convocados.

Los equipos inscritos que adviertan en ella algún error podrán ponerlo en conocimiento del Departamento Deportivo de la RFEDA hasta las 10:00 horas del viernes de la semana anterior a la competición.

Asimismo, y de forma excepcional, después del cierre de inscripciones (miércoles de la semana anterior a la competición) la RFEDA podrá admitir nuevas inscripciones hasta las 10:00 horas del viernes de la semana anterior a la competición. En este caso los derechos de inscripción serán dobles y la RFEDA remitirá al organizador el 50% de los mismos.

8.2. Una vez cerrada la inscripción ninguna modificación podrá ser aportada al boletín de inscripción**,** salvo autorización por parte de la RFEDA.

El cambio de vehículo se permitirá hasta el comienzo de las verificaciones técnicas previas al inicio de la Prueba, siempre y cuando pertenezca al mismo grupo y clase que el vehículo inicialmente inscrito.

8.3. Al formalizar la solicitud de inscripción, el concursante, así como todos los miembros del equipo (pilotos y miembros acreditados), aceptan estar sometidos a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el CDI y sus Anexos, así como a los reglamentos aplicables al Campeonato de España de Montaña.

8.4. Las inscripciones deberán realizarse a través de la aplicación web habilitada para ello por la RFEDA, antes de la hora límite del cierre de inscripciones, debiéndose abonar, a través de dicha aplicación, el importe de la inscripción.

https://www.rfeda.es/inscripcion/c/0/i/61478475/cem

Los concursantes y pilotos deberán estar en posesión de la correspondiente licencia en el momento de su inscripción.

8.5. Para los concursantes extranjeros, la autorización deberá estar de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 2.3.7. del CDI.

Será de aplicación el Art. 2.6 de las PCCCTCE por el cual la RFEDA tiene suscrito convenios con las ADN de Portugal y Andorra, por los cuales los deportistas de nacionalidad portuguesa y andorrana podrán participar –puntuando y bloqueando puntuaciones— en el CEM sin necesidad de previa manifestación.

Asimismo, podrán participar y puntuar deportistas en posesión de licencias expedidas por otra ADN reconocida por la FIA (previa manifestación por escrito a la RFEDA antes del cierre de inscripciones y a través del mail clasificaciones@rfeda.es), siempre que las mismas sean válidas en su país para la categoría y/o modalidad convocada y que cumplan los requisitos establecidos por la FIA y RFEDA, incluyendo la preceptiva autorización de la ADN de origen.

8.6. De acuerdo con lo especificado en el Artículo 3.14 del CDI un organizador podrá rechazar una inscripción. En este caso, el interesado deberá ser informado lo más tarde cinco días antes de la Prueba.

8.7. En el caso de que el Reglamento Particular limite el número de participantes y éste fuese sobrepasado, se establecerá la lista de equipos admitidos teniendo en cuenta su clasificación en el CEM, su palmarés y orden de recepción de las inscripciones. Podrán ser designados reservas para cubrir las bajas que pudieran producirse.

8.8. La lista definitiva de inscritos deberá ser publicada el viernes de la semana anterior a la Competición a las 20:00 horas.

Una vez publicada la lista aprobada por la RFEDA no se admitirá ninguna modificación, excepto las indicadas en el Reglamento Deportivo y Anexos.

Para su confección deberá usarse el Excel de trabajo y seguir las instrucciones descritas en el Anexo 5.

8.9. ~~Si en las verificaciones técnicas previas al inicio de la Prueba, un vehículo no se correspondiera con las características del grupo y clase en las cuales se ha inscrito, este vehículo podrá, a propuesta de los Comisarios Técnicos, ser transferido por decisión de los Comisarios Deportivos al grupo y clase que le corresponda.~~

Está prohibido el cambio de concursante después del cierre de las inscripciones, salvo autorización por parte de la RFEDA. Por su parte, el piloto puede ser reemplazado con el acuerdo de:

- Los organizadores antes del comienzo de las verificaciones.
- Los Comisarios Deportivos desde el comienzo de las verificaciones y antes de la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar parte en los primeros entrenamientos oficiales.

8.10. Derechos de inscripción.

8.10.1. Los derechos de inscripción en cada prueba para todos los participantes, aceptando la publicidad optativa contratada por el organizador, incluido las pruebas FIA, será de:

a) 300 € - Primera fecha de cierre de inscripciones (15 días antes de la prueba). Los derechos serán dobles (600€) si no se acepta la publicidad.

b) 330 € - Segunda fecha de cierre de inscripciones (el miércoles de la semana anterior de la prueba). Los derechos serán dobles (660 €) si no se acepta la publicidad.

Los organizadores podrán aplicar otros descuentos en función de las fechas establecidas para el pago de los derechos, siempre que se contemplen en el Reglamento Particular de la prueba.

En caso de abonar derechos dobles, la RFEDA remitirá al organizador el 50% de los mismos.

Los derechos de inscripción contienen diferentes cuotas correspondientes al seguro RC, premios económicos, retransmisiones, gestión de inscripciones, promoción del automovilismo, SICCOM y derechos del organizador.

8.10.2. La solicitud de inscripción no será aceptada si no va acompañada del total de los derechos de inscripción o por un recibo emitido por la ADN del concursante.

8.11. Reembolso de los derechos de inscripción.

Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad en el supuesto:

- Los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.
- En caso de que la Prueba no se celebrara.
- Podrá ser reintegrada una parte de los derechos a los concursantes que, por causa de fuerza mayor, aceptada por la Entidad Organizadora, no puedan tomar la salida y lo hayan comunicado con un mínimo de cuatro días de antelación al comienzo de la Prueba. La parte o porcentaje del importe de la inscripción que podrá ser reintegrada en este caso, deberá de ser indicada en el Reglamento Particular de la Prueba.

Los derechos de inscripción abonados en el primer periodo serán devueltos en función de lo establecido en el Reglamento Particular de la Prueba.

9. RECONOCIMIENTO DEL RECORRIDO

9.1. En los reconocimientos previos a la celebración de la Prueba deben cumplirse estrictamente las Normas de Tráfico vigentes. Se aconseja el recorrido de regreso a velocidad extremadamente moderada.

9.2. Los vehículos utilizados en los reconocimientos serán de estricta serie.

9.3. Está prohibido realizar reconocimientos pilotando cualquier vehículo desde las 0:00 horas del día del inicio de los primeros entrenamientos oficiales hasta el final de la prueba. El Organizador velará por hacer cumplir este artículo.

9.4. El vehículo utilizado en los reconocimientos no podrá llevar publicidad ni adhesivos.

9.5. No está autorizado el montaje de un arco de seguridad.

9.6. No están autorizados los asientos baquets.

9.7. Los neumáticos deberán ser de estricta serie. Están expresamente prohibidos los neumáticos de competición de cualquier tipo.

9.8. La Organización podrá nombrar Jueces de Hechos para el control de lo especificado en el presente artículo. Todos los oficiales que figuren en el Reglamento Particular de la Prueba serán a su vez Jueces de Hecho.

9.9. Cualquier anomalía detectada por los Jueces de Hechos será comunicada al Colegio de Comisarios Deportivos, que decidirá en su primera reunión, la sanción que se deba aplicar, pudiendo llegar a no autorizar la salida con pérdida de los derechos de inscripción.

10. NÚMEROS Y PUBLICIDAD

La Normativa sobre números y publicidad está recogida en el Anexo 5 del presente Reglamento Deportivo.

10.1. Los números y publicidad deberán conservar en todo momento su forma, tamaño y composición original. No se pueden recortar ni ubicar en una zona distinta a la prevista. En caso de no poder ubicarla en la zona prevista, se debe de comunicar por escrito al responsable de publicidad de la prueba, que será el único que podrá definir la nueva ubicación de la misma. Cualquier infracción sobre este apartado, podrá entrañar una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.

10.2. La ausencia de 1 o 2 de los números de competición o de la publicidad obligatoria de la prueba podrá entrañar una penalización en metálico.

11. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS / ENTREGA DE DOCUMENTACIÓN

Se realizarán de acuerdo con lo establecido en el Art. 18.1 de las PCCCTCE y en el Anexo 5 del presente Reglamento Deportivo y con antelación a las Verificaciones Técnicas Previas.

12. VERIFICACIONES TÉCNICAS PREVIAS

12.1. Las verificaciones Técnicas previas se desarrollarán en una zona amplia y conforme a lo descrito en las PCCCTCE (artículo 18.2 apartado 1).

Para la identificación de los vehículos y el control de las medidas de seguridad, los participantes (concursante, piloto o una persona autorizada por el Concursante por escrito) deberán obligatoriamente presentar su vehículo a la verificación técnica, a la hora prevista en el Reglamento Particular de la Prueba o en su Complemento correspondiente, donde se especificará la hora exacta para cada participante.

Será obligatorio presentar el Pasaporte Técnico de la RFEDA en las verificaciones técnicas.

Los pasaportes técnicos expedidos por una ADN con la que esta RFEDA tenga convenio (Andorra y Portugal) podrán ser admitidos en su primera participación dentro del CEM. Para esta primera inscripción, la RFEDA expedirá al vehículo un pasaporte gratuito de una sola participación. A partir de la segunda prueba en la que el vehículo se inscriba, será obligatorio tener el Pasaporte Técnico de la RFEDA.

El horario de las verificaciones técnicas previas se adecuará a los vehículos inscritos a la prueba y tras recomendación del Delegado Técnico de la RFEDA.

12.2. El vehículo participante deberá de llegar a su calle, en las verificaciones técnicas previas, circulando sobre sus propias ruedas y por sus propios medios.

12.3. Para los vehículos de Categoría 1 - Clases 1 a 7- y Categoría 2 - Clases Proto 1 a Proto 4-, se debe presentar la ficha técnica PF del vehículo. En caso contrario, se puede llegar a no autorizarse la verificación técnica.

12.3.1. Si se detecta un error o datos incorrectos en el PF durante la verificación técnica previa, el error debe corregirse en la ficha técnica del PF para simular y verificar el nuevo valor del PF del vehículo.

12.3.2. Si el nuevo PF obtenido clasifica al vehículo en la misma clase, se aprobarán las modificaciones de la Ficha Técnica del PF y no será necesario realizar ninguna acción adicional.

12.3.3. Si el nuevo PF obtenido clasifica al vehículo en una clase diferente a la cual el concursante se ha inscrito, la no conformidad de la Ficha Técnica del PF se informará a los Comisarios Deportivos.

12.3.4. Sólo se acepta un cambio de clase por temporada, durante una competición, a raíz de un error o datos incorrectos.

La penalización por infringir esta norma, es decir, cualquier cambio de clase adicional, dará lugar a una penalización por parte de los Comisarios Deportivos prevista en el Anexo I. ~~de 10 puntos a deducir del número total de puntos obtenidos en la Clasificación General tanto del Campeonato de España de Montaña como la Clasificación General por clases.~~

Esta penalización se aplica a cualquier incumplimiento antes de la publicación de la lista de vehículos autorizados.

12.3.5. Si tras una verificación en Entrenamientos Oficiales se detecta que tras la nueva simulación hay un cambio en el PF, este valor de PF no se cambiará en la ficha, pero supondrá una Advertencia a aplicar por parte de los Comisarios Deportivos.

12.3.6. Si tras una verificación en Carrera se detecta que tras una nueva simulación hay un cambio en el PF que no supone cambio de Clase, éste nuevo valor de PF no se cambiará en la ficha, pero supondrá la anulación del tiempo de la carrera y una sanción económica a aplicar por parte de los Comisarios Deportivos, que podrán dejar en suspensión y ser aplicada si hay reiteración.

12.3.7. Si tras una verificación en Carrera se detecta que tras una nueva simulación hay un cambio en el PF que supone cambio de Clase, éste nuevo valor de PF no se cambiará en la ficha, pero supondrá la descalificación de la prueba por parte de los Comisarios Deportivos.

12.4. Aquellos vehículos de Categoría 3 que dispongan de Ficha de Homologación deberán presentarla obligatoriamente. En caso contrario, la verificación podrá ser rehusada.

Asimismo, será obligatorio que los participantes estén dados de alta en la aplicación SICCOM (Sistema Integral de Control de Competiciones) de la RFEDA para la realización de las verificaciones técnicas. Para el registro, acceder a través del siguiente enlace:

https://siccom.piedrafita.com

12.5. Los participantes deberán presentar obligatoriamente en las verificaciones técnicas la declaración de los equipamientos que va a utilizar durante la Prueba, y que deberá formalizar, al cumplimentar la solicitud de inscripción.

El organizador no entregará la documentación de la Prueba si la hoja de equipamiento no está debidamente cumplimentada y firmada.

En relación con el equipamiento de seguridad de los deportistas, será de aplicación lo establecido en las PCCCTCE y será verificada en cualquier momento durante el desarrollo de la prueba.

12.6. ~~La salida será denegada a los participantes que se presenten a las verificaciones técnicas fuera de la hora prevista en el Programa Horario de la Prueba. El Colegio de Comisarios Deportivos, podrá autorizar excepcionalmente que algún participante realice las mismas en otras horas. En este caso el participante autorizado será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 del presente Reglamento Deportivo.~~

La participación en los entrenamientos oficiales podrá ser denegada a los participantes que se presenten a las verificaciones técnicas fuera de la hora prevista en el Programa Horario de la Prueba. El director de Carrera podrá autorizar excepcionalmente que algún participante realice las mismas fuera de su horario establecido.

En este caso el participante autorizado podrá ser penalizado por los Comisarios Deportivos de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 del presente Reglamento Deportivo.

12.7. ~~La salida será denegada a todo vehículo no conforme.~~ Los vehículos no conformes, no serán autorizados a participar en los entrenamientos oficiales.

12.8. Cualquier pieza del vehículo podrá ser objeto en todo momento de un marcaje específico.

12.9. ~~Previa petición al Colegio de Comisarios Deportivos, l Los Comisarios Técnicos podrán efectuar Verificaciones Itinerantes en cualquier momento de la prueba (estas Verificaciones son todas aquellas que se realicen fuera de los Parques de Verificación y Parques Cerrados). Durante toda la Prueba, el concursante es el responsable de la conformidad técnica del vehículo.~~

12.10. Es responsabilidad del concursante mantener, hasta el final de la Prueba, las marcas de identificación o precintos colocados en el vehículo.

12.11. Todo fraude constatado, y sobre todo el hecho de presentar como intactas marcas de identificación retocadas, así como la de cualquier concursante que hubiera ocultado o facilitado la ejecución de la infracción, entrañará una sanción descrita en el Anexo 1 del presente Reglamento Deportivo todo ello sin perjuicio de sanciones más graves que pudieran ser solicitadas ante la RFEDA.

12.12. La verificación técnica previa no constituye un atestado de conformidad del vehículo con los reglamentos en vigor.

12.13. Al acabar las verificaciones, la lista de vehículos admitidos a entrenar será publicada y colocada en el Tablón de Avisos Virtual.

12.14. Si en las verificaciones técnicas previas al inicio de la Prueba, un vehículo no se correspondiera con las características del grupo y clase en las cuales se ha inscrito, este vehículo podrá, a propuesta de los Comisarios Técnicos, ser transferido por decisión de los Comisarios Deportivos al grupo y clase que le corresponda.

12.15. Verificaciones complementarias e itinerantes

Durante el desarrollo de la Prueba podrán realizarse, en cualquier momento, verificaciones técnicas complementarias.

Los Comisarios Técnicos podrán efectuar Verificaciones Itinerantes en cualquier momento durante el desarrollo de la competición.

Se entenderá por Verificaciones Itinerantes aquellas verificaciones técnicas realizadas fuera de los Parques de Verificación y de los Parques Cerrados.

El concursante será responsable, durante toda la Prueba, de que el vehículo cumpla en todo momento con la reglamentación técnica aplicable.

Las infracciones de carácter técnico constatadas como consecuencia de estas verificaciones serán sancionadas de conformidad con lo establecido en los artículos 24.5 y 24.6 del presente Reglamento, sin perjuicio de las demás consecuencias que pudieran resultar de aplicación conforme a la normativa vigente.

13. LISTA DE INSCRITOS Y ORDEN DE SALIDA EN ENTRENAMIENTOS Y CARRERA

13.1. La lista de inscritos se confeccionará siguiendo los siguientes criterios:

a) El orden en la lista será: Categorías 2, 3 y 1. Para confeccionar el orden de la lista será el detallado en los apartados “b”, “c” y “d” de este artículo.

b) Los primeros números serán otorgados a los vehículos inscritos en CATEGORÍA 2. Primero los vehículos inscritos en la Clase Proto 1, después la Proto 2 y así hasta la última clase establecida (Clase 11).

c) A continuación, se incluirán todos los inscritos con vehículos CATEGORIA 3 siguiendo el siguiente criterio: en primer lugar, los vehículos inscritos del Grupo CM (Clase 12) siendo primeros los CM Promoción seguido de los vehículos inscritos en CM Autonómico y después de los vehículos CM Junior; y, finalmente, los vehículos inscritos en Grupo CCM (Clase 13).

d) Por último, se incluirán todos los inscritos con vehículos CATEGORIA 1, de la siguiente forma: En primer lugar, los vehículos inscritos en la Clase 1, después la 2, y así hasta la última clase establecida (Clase 9).

En la primera Prueba se tomará como referencia la Clasificación Final del Campeonato de pilotos del año anterior. Para el resto de las pruebas, se tomará como referencia la Clasificación actual de cada una de las Copas convocadas, ordenando a los pilotos en función de la Clase correspondiente.

13.2. La salida en los entrenamientos oficiales y carreras se realizará en orden descendente (ejemplo: del 80 al 1). En caso de que la lista de vehículos inscritos lo permita, se realizarán dos grupos (A y B).

Después de llegar a meta los participantes del grupo A descenderán hasta el Parque de Trabajo y, mientras estos realizan la asistencia, los demás pilotos del grupo B completarán su manga (ejemplo: del 80 al 41 y descender, después el 40 al 1).

Excepcionalmente y a petición motivada del Director de Carrera, previa autorización del Colegio de Comisarios Deportivos podría alterarse el orden de salida, así como la composición de los vehículos que forman parte de los grupos, procurando no separar vehículos de la misma Categoría o Clase.

13.3. El intervalo para tomar la salida tanto en entrenamientos como en carrera será de 30 segundos.

13.4. La RFEDA podrá hacer excepciones en el orden de la lista, previa argumentación del Comité Organizador.

14. SEÑALIZACIÓN

Tanto en entrenamientos oficiales como en carrera, los participantes deberán atenerse rigurosamente a las indicaciones de los oficiales señaladores. Dichas indicaciones serán efectuadas por medio de banderas cuyos significados se detallan a continuación:

BANDERA	SIGNIFICADO
BANDERA ROJA	Parada inmediata del vehículo
BANDERA AMARILLA	Reduzca la velocidad, no adelante y esté preparado para cambiar de dirección. Hay un peligro al borde de la pista o sobre una parte de ella
BANDERA ROJA Y AMARILLA A BANDAS VERTICALES	Superficie deslizante o falto de adherencia
BANDERA AZUL	Un concursante a punto de adelantar
BANDERA DE CUADROS NEGRA Y BLANCA	Fin de Prueba

La orden de desplegar las banderas es competencia exclusiva del Director de Carrera.

Las banderas sólo podrán ser mostradas en los puestos marcados en el recorrido. El señalizador deberá ser un Oficial de Ruta con licencia en vigor, debidamente identificado con un chaleco o peto.

Además de lo descrito se permite, previa inspección del Delegado de Seguridad presente en la prueba, la instalación de paneles luminosos, para reforzar la señalización de estas banderas, siempre que su accionamiento esté bajo control directo del Director de Carrera.

El Director de carrera informará a los Comisarios Deportivos del tiempo exacto que se han mantenido desplegadas las banderas, los números de puesto donde se han desplegado y los números de los vehículos afectados.

14.1. PROCEDIMIENTO PARA EL USO DE BANDERAS

El Director de Carrera o/y el Jefe de Seguridad, deberían impartir en cada prueba un Briefing de reciclaje a los Comisarios de ruta sobre el uso de banderas y comunicaciones, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 3.

14.1.1. Bandera Roja:

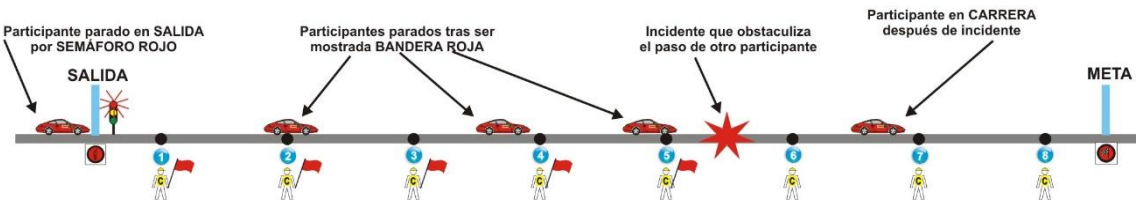
El Director de Carrera, en caso de grave accidente o de un accidente que obstaculice el paso de los vehículos en algún punto del recorrido, dará la orden de parar la salida de vehículos por medio de semáforo rojo e inmediatamente podrá dar la orden de desplegar bandera roja en todos los puestos ubicados desde la línea de salida hasta donde haya ocurrido el incidente que obstaculice la pista.

El piloto al que le haya sido mostrada la bandera roja deberá parar inmediatamente, lo más pegado a la banda del recorrido, sin obstaculizar el paso de los vehículos de seguridad y deberá esperar en el interior del vehículo a que los oficiales de pista le den las instrucciones pertinentes.

En entrenos oficiales, el piloto deberá esperar la orden por parte de los oficiales de pista, de reanudar la marcha desde el punto donde paró hasta la meta.

En Carrera, el piloto deberá esperar a un vehículo de Seguridad que lo llevará a la línea de salida para tomar una nueva salida.

BANDERA ROJA



14.1.2. Bandera Amarilla (agitada):

La bandera amarilla agitada, indica al piloto un peligro inmediato, por lo que deberá aminorar la marcha y prepararse para parar si fuera necesario. Una vez llegado al incidente que ha provocado la bandera amarilla, el piloto deberá seguir las instrucciones de los Oficiales de Ruta, que podrá ser la parada definitiva a un lado de la pista si el incidente obstaculiza el paso del vehículo o seguir hacia la meta si el incidente no obstaculiza el paso de dicho vehículo.

BANDERA AMARILLA AGITADA



14.1.3. Bandera Roja y Amarilla a bandas verticales:

La Bandera roja y amarilla a bandas verticales, indica superficie deslizante o falta de adherencia en la zona donde es mostrada, ya sea por caída de fluidos en la pista que deterioran la adherencia de esta o por cambios repentinos en las condiciones atmosféricas.

El piloto al que se le muestre bandera roja y amarilla a bandas verticales deberá aminorar la marcha durante toda la zona donde sea mostrada dicha bandera.

14.1.4. Bandera Azul:

La bandera azul, indica al piloto que va a ser alcanzado por otro vehículo participante. El piloto, al que se le muestre bandera azul, deberá facilitar la maniobra de adelantamiento al vehículo que le ha alcanzado.

Cualquier infracción a este artículo, entrañará una sanción descrita en el Anexo 1 del presente Reglamento Deportivo, bajo reserva de otras sanciones y de la comunicación del caso a la RFEDA.

15. COMPORTAMIENTO SOBRE LA PISTA

15.1. **Ceder el paso**: todo vehículo alcanzado se considerará pasado y por ello deberá dejar paso libre, aminorando la marcha sin dilación.

15.2. **Parada en el recorrido**: en el caso de que un conductor deba parar por problemas mecánicos o de otro tipo, aparcará inmediatamente su vehículo fuera de la pista sin que presente peligro para otros participantes, lo abandonará y acatará obligatoriamente las órdenes de los Comisarios.

15.3. **Circulación en sentido contrario**: está totalmente prohibido circular un vehículo participante en el sentido inverso al recorrido, salvo por orden expresa del Director de Carrera, aún en este caso deberá ir precedido de un vehículo de la organización debidamente identificado (especialmente en caso de re-salida tras bandera roja). Toda infracción a esta disposición entrañará una sanción descrita en el Anexo 1 del presente Reglamento Deportivo, bajo reserva de otras sanciones y de la comunicación del caso a la RFEDA.

15.4. Los vehículos parados en el recorrido, bien sea por avería mecánica o accidente, serán evacuados del trazado con los medios disponibles en la Prueba y en el momento que así lo estime oportuno el Director de Carrera. Ninguna reclamación será admitida en este sentido.

Se recuerda, asimismo, que desde el momento de realizar la inscripción el equipo renuncia a cualquier reclamación por cualquier daño o deterioro que pudiera sufrir el vehículo por la retirada de éste en el transcurso de la Prueba.

15.5. Chicanes de seguridad.

15.5.1. Con motivo de reducir la velocidad ante determinados puntos de peligro en zonas del recorrido donde los vehículos circulan durante un largo periodo al máximo de revoluciones y/o velocidad alta, el Organizador deberá utilizar barreras artificiales a modo de chicanes. Las Chicanes de Seguridad deberán cumplir lo especificado en el Art. 4.5 del Protocolo de Seguridad del Anexo 3 del presente Reglamento Deportivo.

15.5.2. Los Comisarios Deportivos en base al informe emitido por Dirección de Carrera aplicarán las sanciones establecidas en el Anexo 1 del Reglamento Deportivo, a todos los participantes que se salten o desplacen significativamente una chicane obteniendo algún beneficio deportivo.

15.5.3. En el caso que la(s) barrera(s) de una chicane estuviera(n) desplazada(s) de su posición original y entorpecieran el paso de algún participante, los Comisarios Deportivos podrán revisar y aplicar un nuevo tiempo de la carrera en cuestión, previa recepción de un informe detallado por el/los Comisario(s) de la chicane.

15.6. ~~Cualquier maniobra de calentamiento de ruedas, deslizamientos prolongados, derrapes controlados, cambios de dirección o zig-zag, que se realice en forma de exhibición en la zona de Parque Cerrado y que vayan en contra del espíritu de la competición bajo el cronómetro, será penalizada por los Comisarios Deportivos. Cualquier~~

~~anomalía detectada por los Jueces de Hechos será comunicada al Colegio de Comisarios Deportivos, que decidirá, la sanción que se deba aplicar, pudiendo llegar a la descalificación de la competición o de la Prueba. Se entiende por Parque Cerrado desde la Pre-salida, Salida, Llegada, Parque de Llegada de la Caravana, zona de espera y bajada de la caravana hasta la zona del Parque de Trabajo.~~

Cualquier maniobra que se realice en forma de exhibición en cualquier zona de la prueba, incluyendo, a título enunciativo y no limitativo, el parque de asistencia, las zonas de trabajo, los parques cerrados, las zonas de pre-salida, las zonas de espera y el recorrido de la prueba, así como cualquier otra área vinculada a su desarrollo queda prohibida y podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio pudiendo llegar hasta la descalificación de la Prueba

15.7. **Tripulación.** En las pruebas del Campeonato de España de Montaña sólo se permitirá a bordo de los vehículos participantes, sea cual sea la especialidad en la que participen, a las personas que consten en la publicación de la Lista Definitiva para participar en la prueba. Toda infracción a este artículo será penalizada por el Colegio de Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio pudiendo llegar hasta la descalificación de la Prueba.

15.8. Para la caravana de descenso, en cualquier caso, se establecen las siguientes medidas de seguridad obligatorias para los pilotos:

- Circulación a velocidad reducida, siguiendo inmediatamente al vehículo precedente y sin realizar maniobras que puedan poner en peligro la seguridad tanto del piloto como del público.
- No detenerse en el trazado, a excepción de que pueda sobrevenir un problema.
- Circular con los arneses de seguridad colocados.
- Para los vehículos abiertos o no carrozados, utilización del casco, debidamente abrochado. Se recomienda también su empleo en los vehículos carrozados.
- Prohibición de que en el vehículo circule otra tripulación que la establecida.

16. VEHÍCULOS DE SEGURIDAD Y VEHÍCULOS DE INTERVENCIÓN

16.1. **Vehículo “R” y “S”:** Será de aplicación lo establecido en el Anexo 1 de las PCCCTCE.

16.2. Los organizadores deberán prever dos vehículos numerados como “00” y “0” que deberán ser dados de alta en el seguro de responsabilidad civil contratado, junto con los vehículos participantes.

Los **coches “00” y “0”** que utilicen los organizadores deberá estar acondicionado convenientemente, tanto en lo referente a equipamiento de seguridad como a las tripulaciones que los conduzcan.

Los vehículos deberán ir provistos de los siguientes elementos:

- Identificación “00” y “0” en las puertas.
- Puente luminoso.
- Altavoz y sirena.
- Sistema de telefonía móvil.
- Eslinga para remolque.
- Emisora de enlace con Dirección de Carrera.
- Cámara de grabación para el coche “0”
- Los vehículos deberán ser dado de alta en el seguro de la prueba.
- Todos los ocupantes (4) deben ser personas en posesión de licencia, de piloto el conductor y de oficial el acompañante para el coche “0”, y deberán tener experiencia en pruebas de Montaña.
- Los tripulantes de estos dos coches deberán figurar en el Reglamento Particular.
- Las dos personas del coche “0” deberán ir equipadas con casco.
- Los coches “00” y “0” deberán tomar la salida con una antelación de 8 y 4 minutos respectivamente al primer participante.

16.3. Todos los vehículos de seguridad e intervención serán de potencia media y estricta serie, queda prohibido cualquier vehículo de carreras o semi-carreras. Asimismo, deberán estar identificados con rótulos y provistos como mínimo de los siguientes elementos:

- Puente luminoso.
- Altavoz.
- Amplificador de sirena.
- Emisora de enlace.

17. PROCEDIMIENTO DE SALIDA

17.1. Los pilotos deberán estar 30 minutos antes de la salida de la primera manga de cada jornada y 15 minutos antes del inicio de las mangas restantes a disposición del Director de Carrera.

17.2. Los vehículos quedarán ordenados en la fila de salida diez minutos, como mínimo, antes de su hora de salida en cada manga, para ello se publicará una lista con las horas teóricas de salida, hora que nunca podrá ser adelantada, pero si retrasada si las circunstancias así lo demandan.

17.2.1. La hora teórica para la primera manga de cada jornada será la que figure en el Cuadro Horario Oficial y para que en las demás mangas el horario teórico se ajuste más a la realidad, al paso de los vehículos por la línea de salida, dirección al Parque de Trabajo, se mostrará una pizarra o panel digital con la hora de inicio de la siguiente manga.

17.3. La salida será dada individualmente y sólo con el piloto a bordo, vehículo parado y motor en marcha. Los vehículos deberán situarse de tal manera que su parte más avanzada se halle justamente a un metro del haz de la célula fotoeléctrica. Queda a criterio del Organizador el uso del calzo.

17.4. La salida será dada mediante un sistema electrónico de cuenta atrás y un semáforo**.**

La cuenta atrás se descontará de segundo en segundo y será claramente visible por el piloto desde su posición de salida.

Faltando 5" para la salida entrara en funcionamiento el semáforo con el siguiente procedimiento:

- Semáforo rojo, 5" para la salida (permanece encendido).
- Semáforo verde, SALIDA (al accionar el semáforo verde, automáticamente se apagará el rojo).

17.5. A partir el semáforo verde, se dispone de 15" para tomar la salida, caso de no hacerlo en ese tiempo, no será autorizada la salida, y el vehículo será desplazado a un lugar seguro.

17.6. La luz roja intermitente anula el proceso de salida, por lo tanto, se aconseja que el mando de esta luz esté bajo control del Director de Carrera.

17.7. Todo participante que, una vez anulado el proceso de salida con luz roja intermitente en el semáforo, tome la salida e inicie el recorrido, será penalizado conforme al Anexo 1 del presente Reglamento Deportivo.

17.8. Cada vehículo partirá de acuerdo con el número asignado.

17.9. El Director de Carrera, previa conformidad de los Comisarios Deportivos tiene la facultad de modificar el orden de salida en función de las circunstancias.

17.10. Tras cada manga de carrera, los vehículos quedarán en régimen de Parque Cerrado.

En caso de que el Organizador disponga de una zona acotada y controlada en la zona de Parque Cerrado final, se procederá a llevar los vehículos a esa zona hasta finalizado el plazo de Parque Cerrado. En caso de que el Organizador no disponga de esa zona, el tiempo de Parque Cerrado se contemplará entre la zona de espera tras la Llegada, la caravana de bajada y la entrada al Parque de Trabajo. Si no se hubiera cumplido el plazo establecido para reclamación, los vehículos quedaran en régimen de Parque Cerrado hasta terminar dicho plazo. Finalizado el mismo podrán trabajar en los vehículos.

Se recuerda que los 30 minutos de tiempo de reclamación comienzan desde el momento en que se publica la Clasificación provisional correspondiente en el Tablón de avisos virtual (NOBO).

17.11. Se recomienda que los oficiales de salida utilicen ropa cómoda, especialmente pantalón largo, botas de protección adecuada (de seguridad) y protección auditiva. Asimismo, se recomienda, por cuestiones de seguridad, parar los vehículos empleando un útil con una señal, preferiblemente desde un lateral, evitando posicionarse delante de los vehículos.

17.12. En caso de tener que detener la salida de un vehículo, el oficial de salidas debería de utilizar una señal de "STOP" o una bandera roja y en el panel de cuenta atrás aparecer una señal de "PARO" o "STOP".

18. ENTRENAMIENTOS

18.1. Se establecen los entrenos descritos en el cuadro horario del Reglamento Particular de la Prueba, de acuerdo con el artículo 4.2 del presente Reglamento Deportivo.

18.2. Bajo ningún concepto, en entrenamientos oficiales, se autorizará una nueva salida a los pilotos detenidos en el recorrido con la bandera roja, debiendo retomar la marcha donde fueron detenidos hasta completar la competición.

18.3. Si por causas extraordinarias uno de los entrenamientos fuera interrumpido, el Director de Carrera bajo la decisión del Colegio de Comisarios Deportivos podrá suspender éste, con el fin de que la competición pueda continuar sin demora.

18.4. Los pilotos deberán realizar la manga de entrenamientos oficiales en la jornada del sábado. El Colegio de Comisarios Deportivos podrá autorizar su participación en carrera, previa solicitud por escrito por parte del piloto.

Si un piloto no pudiera completarla el Director de Carrera, previa conformidad con el Colegio de Comisarios Deportivos podrá autorizar su participación en carrera.

18.5. Obligatoriamente en todas las pruebas se seguirá el horario estipulado en el Reglamento Particular, aprobado por la RFEDA.

19. CARRERA

19.1. La distancia mínima que recorrer será la establecida en el Reglamento Particular de la Prueba.

19.2. Parada por Bandera Roja

El Director de Carrera~~, bajo la decisión del Colegio de Comisarios Deportivos~~, podrá autorizar a los pilotos que han tomado la salida con posterioridad al que ha protagonizado el incidente (que dio lugar a la orden de mostrar bandera roja) a retomar la salida de la carrera, hayan logrado detenerse a tiempo por haber sido apercibidos con la bandera roja, o hayan conseguido completar el recorrido en caso contrario. En ambos casos el vehículo que vuelva para retomar la salida de nuevo deberá ir precedido de un vehículo de la organización debidamente identificado.

Los vehículos detenidos en el recorrido con bandera roja o por un vehículo de seguridad, estarán desde el momento de su detención y hasta el momento de retomar la salida en régimen de Parque Cerrado. Durante el régimen de Parque Cerrado está prohibido hacer cualquier reparación, repostaje o reavituallamiento. La comprobación de las presiones de neumáticos está autorizada siempre que la realice el piloto con los medios de abordo.

En casos excepcionales, el Director de Carrera con comunicación a los Comisarios Deportivos, autorizará a los participantes afectados por bandera roja que tengan problemas para volver a arrancar sus motores a recibir ayuda exterior.

Todo equipo responsable o cómplice de una interrupción de una carrera, en ningún caso podrá retomar la misma, excepto que los Comisarios Deportivos, a su exclusivo criterio y por razones de fuerza mayor, decidieran lo contrario.

El incumplimiento por parte de un piloto o un equipo, sobre lo previsto en este Artículo, entrañará una sanción descrita en el Anexo 1 del presente Reglamento. Ninguna reclamación será admitida, sobre lo previsto en este Artículo.

19.3. Interrupción definitiva de la Competición

Si por causas excepcionales no pudiera finalizar alguna de las cuatro carreras previstas en cada Prueba, se estará a lo previsto en las siguientes normas:

Cuando el desarrollo de una Carrera sea DEFINITIVAMENTE interrumpido antes del paso del último equipo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación de la misma que se obtendrá otorgando a los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, el tiempo que los Comisarios Deportivos —a su exclusivo criterio— consideren más idóneo.

La aplicación de esta disposición es competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos, previa comunicación del Director de Carrera explicando los motivos de la interrupción.

20. LLEGADA

20.1. Además de la bandera o paneles de cuadros, deberá haber una línea blanca pintada sobre la carretera.

20.2. La llegada se registrará a vehículo lanzado. La manga termina al pasar la línea de llegada, la velocidad debe ser reducida de forma inmediata y considerable.

20.3. Está prohibido detenerse hasta, al menos, 200 metros después de la línea de llegada, donde se seguirán las instrucciones de los comisarios. El incumplimiento de este artículo entrañará una sanción descrita en el Anexo 1 del presente Reglamento Deportivo.

Los organizadores deberán colocar Vehículos de Seguridad por delante de la caravana de bajada e impedir que los participantes se coloquen a la cabeza de ésta.

Se recomienda colocar señales de reducción de velocidad una vez pasada la línea de llegada, así como situar, al menos, un oficial agitando una bandera amarilla advirtiendo de la caravana de bajada.

20.4. El cronometraje, se efectuará a la milésima de segundo por medio de células fotoeléctricas que deberán accionar un aparato impresor. El sistema comprenderá una célula de salida y otra de llegada, y será doblado por cronómetros manuales accionando otro aparato impresor.

21. NEUMÁTICOS

21.1. Neumáticos de seco

~~Para las Mangas de carrera de la Prueba, no se establece una limitación de neumáticos por prueba puntuable, excepto para los grupos CM Promoción, CM Autonómico, CM Junior y Turismos Junior.~~

Para las Mangas de Carrera de la Prueba, se establece una limitación por prueba puntuable de 4 neumáticos de seco para todas las categorías (excepto para el grupo CM y Turismos Junior). En el caso de dañar uno o varios neumáticos, se deberá comunicar en la misma prueba el incidente y los Comisarios Deportivos decidirán si autorizan neumáticos nuevos o usados para sustituir los dañados tras informe del Delegado Técnico de la RFEDA.

En el caso de una prueba FIA/RFEDA, el número de neumáticos será el establecido para la prueba FIA.

Para el grupo CM ~~Promoción, CM Junior, CM Autonómico~~ y Turismos Junior, en cualquier caso, se establece lo siguiente:

- **Entrenamientos Oficiales:** El número máximo de neumáticos a utilizar será libre.
- **Carrera:** El número máximo de neumáticos se establece en 4 para cada dos pruebas. Los 4 neumáticos disponibles cada dos pruebas deberán ser utilizados por el participante en dos pruebas consecutivas del calendario del CEM.
- En caso de que un participante quiera prorrogar el uso de los neumáticos una vez cumplido el ciclo de las dos pruebas, podrá volver a utilizar esos mismos neumáticos en la siguiente prueba, debiendo de marcarlos de nuevo por tercera vez o sucesivas.
- En el caso de dañar los neumáticos, se deberá comunicar en la misma prueba el incidente y los Comisarios Deportivos decidirán si autorizan neumáticos nuevos o usados para sustituir los dañados.
- Para ~~el grupo~~ CM Promoción y CM Junior, la única marca de neumáticos permitida es HOOSIER.
- Para ~~el grupo~~ CM Autonómico, la marca de neumático será libre para los participantes que disputen un máximo de 2 pruebas. A partir de la 3ª prueba, será obligatorio el uso de neumáticos HOOSIER en las mismas condiciones que los CM Promoción y CM Junior.

Solamente se pueden marcar neumáticos que tengan una etiqueta de código de barras grabada en el flanco del neumático.

El distribuidor de neumáticos podrá añadir una marca adicional para certificar su origen.

Los neumáticos deben instalarse de manera que la etiqueta se pueda leer directamente desde el exterior del vehículo. El participante será responsable de la legibilidad de esos códigos de barras

21.2. Neumáticos de lluvia (para todas las categorías):

Le corresponde al Director de Carrera la decisión de declarar la situación de pista mojada tanto en entrenamientos como en carrera y en este caso comunicarlo a todos los participantes lo más rápidamente posible manteniendo un panel con la frase **PISTA MOJADA** en pre-salida y proporcionando un mínimo de 10 minutos para realizar el cambio de neumáticos, comunicando la hora prevista de reinicio de la actividad. Deberá informar a los Comisarios Deportivos de toda decisión importante que esté obligado a tomar en aplicación de la normativa anteriormente citada.

- El número será libre y solamente se podrá montar cuando el Director de Carrera declare la carrera de mojado.
- En una prueba podrán ser declaradas “carrera en mojado” las dos jornadas o solamente una de ellas. En el momento en que el Director de Carrera declare la carrera en mojado, se dispondrá de un mínimo de 10’ para realizar el cambio de neumáticos, debiendo de comunicar la hora prevista de reinicio de la actividad.
- Cuando la carrea es declarada en mojado y un participante decide salir con neumáticos de seco, estos deberán ser los marcados para esa prueba, ya sean nuevos o usados.
- ~~Está prohibido el uso de calentadores de neumáticos.~~

21.3. Para los entrenamientos libres y oficiales se podrá utilizar cualquier neumático, esté o no marcado.

21.4. Están expresamente prohibidos los neumáticos con "mouse".

21.5. Está expresamente prohibida toda modificación o tratamiento mediante la aplicación de disolventes u otros productos sobre los neumáticos, tanto de seco como de lluvia.

21.6. Se autoriza el tallado de los neumáticos siempre que se realice por el suministrador de estos.

Para asegurar la conformidad de dicho tallado, los fabricantes de neumáticos deberán enviar a la RFEDA una plantilla del dibujo original del neumático homologado ante la FIA indicando el tallado autorizado con las modificaciones necesarias, especificando tanto la anchura como la profundidad de este.

No se permitirá ningún otro tallado distinto del que el fabricante/suministrador del neumático haya informado y depositado ante la RFEDA.

Se prohíbe tallar el neumático parcialmente o de forma distinta a como viene recogido en el dibujo del fabricante.

21.7. Se autoriza a remarcar neumáticos ya marcados en cualquier Prueba anterior, incluso los marcados y no usados, por ejemplo, al ser declarada carrera en mojado.

21.8. El marcaje se realizará en los siguientes periodos de tiempo:

a) Desde las verificaciones técnicas previas y hasta 30 minutos antes de la Carrera 1.
b) Hasta 30 minutos antes de la Carrera 2, de la Carrera 3 y de la Carrera 4.

21.9. El organizador deberá proveer de una zona en el parque de asistencia, con carpa, para el marcaje de neumáticos.

21.10. Todo el procedimiento del marcaje y control se realizará de acuerdo con las instrucciones que dicte el Delegado Técnico de la RFEDA.

21.11. La RFEDA podrá realizar excepciones a estos horarios en el Reglamento Particular.

21.12. Si el Director de Carrera declara la situación de "Pista mojada", la utilización de neumáticos, de seco o de lluvia, es libre. Pero si se opta por utilizar neumáticos de seco, estos deberán ser los marcados para la Prueba.

21.13. La utilización simultánea de neumáticos de seco y de neumáticos de lluvia en un mismo vehículo, está prohibida en cualquier circunstancia.

21.14. La utilización en tiempo seco, sin haberse declarado "Pista mojada", de neumáticos específicos de lluvia está prohibida.

21.15. Prohibición del calentamiento de neumáticos

~~No está autorizado el uso de calentadores de neumáticos, ni calentar los neumáticos por procedimientos técnicos y/o mecánicos o de cualquier otra manera y en cualquier zona, bajo pena de sanción por parte de los Comisarios Deportivos. En pruebas FIA, se aplicará la reglamentación al respecto en dicho campeonato.~~

Queda expresamente prohibido calentar, precalentar o elevar artificialmente la temperatura de los neumáticos por cualquier medio, método, procedimiento o actuación, directa o indirecta, ya sea de naturaleza técnica, mecánica, eléctrica, química, física o de cualquier otra índole. Por tanto, el uso y/o la mera presencia de calentadores de neumáticos está totalmente prohibido.

Esta prohibición será de aplicación en cualquier zona de la prueba, incluyendo, a título enunciativo y no limitativo, el parque de asistencia, las zonas de trabajo, los parques cerrados, las zonas de pre-salida, las zonas de espera y el recorrido de la prueba, así como cualquier otra área vinculada a su desarrollo.

La prohibición comprende tanto el uso de dispositivos específicos para el calentamiento de neumáticos como cualquier otra práctica destinada a provocar su calentamiento, con independencia del medio empleado o del lugar en el que se realice.

El incumplimiento de esta disposición será sancionado por los Comisarios Deportivos conforme a lo dispuesto en el Anexo 1.

21.16. Si en la pre-salida de una manga de carrera se encuentra un neumático o más, no conforme, el oficial emitirá un informe dirigido a los Comisarios Deportivos.

21.17. Toda infracción concerniente a esta normativa de neumáticos, comprobada por los oficiales de la Prueba, entrañará una penalización descrita en el Anexo 1 del presente Reglamento.

21.18. Los neumáticos para el grupo CM ~~Promoción y CM Junior~~ y serán obligatoriamente de la marca HOOSIER y serán suministrados por la empresa siguiente:

Vilariño Motorsport
Gainera Auzoa S/N
20212 Olaberria
Gipuzkoa

Tel. 943160862
Mov. 619021655 (Ander)
E-mail: info@vilarinomotor.com

TIPO	UBICACIÓN	TIPO	MEDIDA	COMPUESTO	PRECIO (€)
SECO	Delantero	Bias	7.0/20.5-13	R20	~~310,50~~
	Trasero	Bias	9.0/22.0-13	R20	~~348,10~~
LLUVIA	Delantero	Bias	6.5/21.0-13	W3	~~339,80~~
	Trasero	Bias	8.0/22.0-13	W3	~~380,20~~

Asimismo, será obligatorio para los participantes en CM Promoción y CM Junior:

- Colocación de dos (2) adhesivos HOOSIER TIRE, 1 a cada lado del vehículo, de medidas 30x10 cm y suministrados por el proveedor de neumáticos.
- Uso de gorras HOOSIER TIRES de los 3 primeros clasificados en la ceremonia de entrega de trofeos de cada prueba y facilitadas por el proveedor de neumáticos.

22. MONITOR DE TIEMPOS

22.1. Es obligatorio publicar los tiempos en la web oficial y se recomienda la instalación de un monitor de tiempos donde los participantes puedan consultar los resultados provisionales publicados on-line, situado junto al Parque o Zona de Llegada tras la meta, con un acceso fácil para los participantes.

Los tiempos sólo se publicarán en la WEB. En caso de que el Organizador prevea entregar tiempos en papel, éstos se distribuirán en el Parque de Trabajo.

23. PARQUES

MUY IMPORTANTE: LOS PARQUES DEBEN ESTAR PERFECTAMENTE CERRADOS (VALLAS, CINTAS, PERSONAL SUFICIENTE Y QUE CONOZCA PERFECTAMENTE SU COMETIDO).

23.1. Parque de verificaciones

23.1.1. Este Parque deberá estar convenientemente vallado y su acceso vigilado para impedir la entrada al público. El acceso y permanencia sólo deberá autorizarse a los oficiales correspondientes y a los equipos por su horario correspondiente.

23.1.2. Obligatoriamente deberá estar provisto de carpas, toldo o zona cubierta que admita, al menos, la verificación simultánea de tres vehículos. Para pruebas donde los inscritos superen el número de 80, se establecerá una calle más de Verificación por cada 20 vehículos. Asimismo, se le proveerá del material necesario para el trabajo de los Comisarios Técnicos.

23.1.3. El horario de entrada estará controlado por un oficial cronometrador, quien registrará por escrito la hora de entrada de todos los vehículos participantes.

23.2. Parque cerrado de exhibición

23.2.1. La organización podrá reglamentar para el viernes un Parque Cerrado de Exhibición obligatorio con todos los vehículos verificados ese día.

23.2.2. La NO asistencia a los Parques y actos obligatorios previstos por el Comité Organizador, y debidamente detallados en el Reglamento Particular de la prueba, entrañará una sanción descrita en el Anexo 1 del presente Reglamento Deportivo.

23.3. Parque de trabajo

23.3.1. Se autorizará el acceso a un vehículo de asistencia por cada vehículo participante.

23.3.2. Se acreditará un máximo de 4 personas por cada vehículo participante. En la correspondiente acreditación deberá figurar de forma visible el número del participante.

23.3.3. Su ubicación deberá ser lo más próxima posible a la línea de salida, debiendo estar correctamente señalizada y delimitada.

23.3.4. En aquellas pruebas que la distancia entre el Parque de Trabajo y la línea de salida así lo aconseje, el organizador deberá prever un sistema de acompañamiento de los vehículos participantes y, si el desplazamiento es por un núcleo urbano, su recorrido deberá ser descrito en el Reglamento Particular de la Prueba.

23.3.5. Quedan expresamente prohibidas todo tipo de maniobras de aceleración, frenado, etc. en el recinto del Parque de Trabajo.

23.3.6. El Parque de Trabajo deberá estar ubicado obligatoriamente en una zona asfaltada o, en su defecto, en una zona con calles de una superficie que no dañe los neumáticos.

23.3.7. En el Parque de Trabajo se deberán prever obligatoriamente servicios con WC y contenedores suficientes para la basura que generen los equipos. Se recomienda disponer de suministro eléctrico para los pilotos ~~prioritarios.~~

23.3.8. En la hoja de inscripción cada concursante deberá comunicar el vehículo de asistencia que va a utilizar, así como los equipos que compartan una misma asistencia. Para ello, el organizador deberá publicar en su página web un plano detallado de los puestos asignados a cada participante.

El organizador asignará a los equipos el espacio suficiente en virtud de los medios de asistencia que hayan comunicado con anterioridad a su llegada según el espacio disponible. En todo caso, será de aplicación lo dispuesto en el Art. 10.2.2 del Anexo 3 del CEM.

La fecha límite para que el organizador comunique a los equipos el espacio asignado definitivamente en el Parque de Trabajo, será el miércoles de la semana de la celebración de la Prueba.

23.3.9. Sólo se permitirá la entrada al Parque de Trabajo a partir de las 18:00 horas del día anterior al comienzo de las verificaciones de la Prueba, si no se indica lo contrario en el Reglamento Particular de la Prueba.

El organizador podrá prever un horario por equipo de entrada al Parque de Trabajo, que deberá respetarse obligatoriamente.

23.3.10. Por motivos de seguridad queda prohibido en la zona de Trabajo de cada equipo realizar cualquier tipo de acción que precise la utilización de fuego (cerillas, mecheros, barbacoas, planchas, etc.).

23.3.11. Es obligación de cada equipo participante, dejar limpio el espacio asignado en el Parque de Asistencia, el incumplimiento a esta norma entrañará una sanción descrita en el Anexo 1 del presente Reglamento Deportivo.

23.3.12. Es obligación de cada equipo participante, disponer de una lona de protección en el espacio que ocupa el vehículo para evitar posibles derrames en el asfalto, así como disponer de un extintor homologado de 5 kg y con las revisiones actualizadas, el incumplimiento a esta norma entrañará una sanción descrita en el Anexo 1 del presente Reglamento Deportivo.

23.4. Parque Cerrado

La distancia de 50 metros antes de la línea de salida (zona de Pre-Salida) se considerará Parque Cerrado.

23.4.1. Al finalizar cada carrera todos los vehículos clasificados quedarán en Parque Cerrado hasta que acabe el plazo para la presentación de reclamaciones y sea autorizada su apertura por los Comisarios Deportivos.

Los Parques se planificarán de manera que cuando se declaren abiertos, los vehículos tengan fácil salida. Los concursantes que vayan tarde a retirar sus vehículos no deben impedir la salida de otros que quieran salir antes.

23.4.2. Al finalizar los entrenamientos y las competiciones, el recorrido entre la línea de meta y la entrada al lugar donde esté instalado el Parque Cerrado está bajo el régimen de “Parque Cerrado”, de la misma forma que lo está el recorrido hasta la zona de espera y el lugar donde se monta la caravana de vehículos para la bajada. Únicamente podrá acceder al vehículo el propio piloto.

23.4.3. Durante el régimen de Parque Cerrado, está prohibido hacer cualquier reparación, reavituallamiento, o cualquier tipo de manipulación en el vehículo. El incumplimiento a esta norma entrañará una sanción descrita en el Anexo 1 del presente Reglamento Deportivo.

1. En el Parque Cerrado está prohibida la entrada a cualquier persona, salvo a los oficiales de la Prueba que tengan una misión en el mismo.

2. Deberá estar ubicado lo más cerca posible de la Prueba, evitando desplazamientos difíciles de controlar.
3. En caso de reclamación el Parque Cerrado será mantenido, después del plazo previsto, para los vehículos cuya lista será publicada en el Tablón Oficial de Anuncios en NOBO.
4. El piloto que haya finalizado la competición y no pueda desplazar por sus propios medios el vehículo hasta el lugar designado por el organizador como Parque Cerrado final, deberá ponerlo en conocimiento del Director de Carrera, quien le indicará el procedimiento a seguir.
5. Si un concursante solicitara, mediante escrito, al final de la Carrera 1, Carrera 2 o Carrera 3 no cumplir con la normativa de Parque Cerrado al objeto de poder efectuar alguna reparación, podrá ser autorizado por el Colegio de Comisarios Deportivos. En este caso le será impuesta una penalización a criterio de los CCDD.
6. En caso de que un piloto no tome la salida en la Carrera 4, éste deberá de llevar obligatoriamente el vehículo a Parque Cerrado. Será el Director de Carrera quien indique el procedimiento a seguir.

24. VERIFICACIÓN FINAL

24.1. Una verificación completa y detallada, podrá ser efectuada después de la llegada de cada competición, a petición del Colegio de Comisarios Deportivos, actuando de oficio o como consecuencia de una reclamación.

Para esta verificación, el Organizador deberá tener previsto y figurar en el Reglamento Particular de la Prueba, un lugar para su realización, preferiblemente un taller o nave cerrada y cubierta. También, el Organizador destinará personal de la organización a controlar que no accedan personas no autorizadas a dichas verificaciones.

24.2. En el caso de que el mencionado desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante una fianza suplementaria de acuerdo con lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España, quien deberá depositarla por adelantado. Si la reclamación tuviera fundamento, esta caución será devuelta al reclamante y cargada al concursante contra el cual fue presentada la reclamación.

24.3. La verificación será llevada a cabo para los equipos que designen los Comisarios Deportivos.

Podrán estar presentes en la verificación dos personas y piloto, pero en el supuesto de que este haya obtenido Trofeo, deberá acudir obligatoriamente al Pódium.

El organizador deberá de prever un sistema de transporte para los pilotos que estén inmersos en una Verificación Técnica final para no retrasar la ceremonia de entrega de trofeos.

24.4. ~~En las verificaciones técnicas (de oficio o con motivo de una reclamación) realizadas al finalizar la Carrera 3 o la Carrera 4, el concursante acepta expresamente que la eventual sanción, que puede llegar a la descalificación de la competición donde se realiza la verificación conlleva la misma sanción de la/s competiciones anterior/es excepto que la(s) pieza(s) motivo de la sanción, haya(n) sido cambiadas después de dicha competición, en cuyo caso, deberá haberlo solicitado a los Comisarios Técnicos antes de efectuar la sustitución.~~

~~Si la sanción que puede llegar a la descalificación se produce en la competición del sábado obligatoriamente será de nuevo verificado en la/s siguiente/s competición(es).~~

En las verificaciones técnicas realizadas al término de cualquiera de las carreras de la Prueba, ya sean efectuadas de oficio o como consecuencia de una reclamación, la constatación de un incumplimiento técnico que pueda dar lugar a la descalificación del concursante en dicha carrera podrá conllevar igualmente su descalificación de una o varias de las carreras anteriores de la misma Prueba en las que hubiera participado con la misma pieza, elemento o componente objeto del incumplimiento.

A estos efectos, se entenderá que las carreras que integran una misma Prueba forman parte de una única competición, a los efectos de la aplicación de las consecuencias de las verificaciones técnicas previstas en el presente artículo.

La descalificación de las carreras anteriores no será aplicable a aquellas carreras disputadas con posterioridad a la sustitución de la pieza, elemento o componente que haya motivado el incumplimiento, siempre que dicha sustitución hubiera sido previamente comunicada y solicitada a los Comisarios Técnicos antes de su realización.

Cuando el incumplimiento técnico susceptible de dar lugar a la descalificación sea constatado en una verificación realizada al término de una carrera del sábado, el vehículo deberá ser sometido obligatoriamente a una nueva verificación técnica en las carreras siguientes de la misma Prueba, sin perjuicio de las sanciones que pudieran corresponder.

24.5. Se considerarán infracciones de carácter técnico aquellas que resulten del incumplimiento de las disposiciones establecidas en la reglamentación técnica aplicable al Campeonato de España de Montaña, en particular las relativas a los vehículos admitidos, sus características y las modificaciones autorizadas, así como de cualquier otra disposición técnica que resulte de aplicación.

24.6. La constatación, mediante una verificación técnica, de que un vehículo no cumple con la reglamentación aplicable constituirá una infracción de carácter técnico y será objeto de la correspondiente sanción por parte de los Comisarios Deportivos, de conformidad con la normativa aplicable. En función de la naturaleza y gravedad de la infracción, dicha sanción podrá llegar hasta la descalificación de la competición.

24.7. Las verificaciones técnicas finales tendrán carácter obligatorio para todos los concursantes que sean requeridos para ello por los Comisarios Técnicos.

Ningún concursante podrá negarse a someter su vehículo a las verificaciones técnicas finales, ni impedir, dificultar o retrasar su realización. La negativa, ausencia injustificada o cualquier actuación que impida o dificulte la realización de dichas verificaciones será considerada un incumplimiento de carácter técnico y será sancionada de conformidad con lo establecido en el Anexo I – Penalizaciones del presente Reglamento

25. CLASIFICACIONES

25.1. ~~Las clasificaciones se establecerán con los tiempos invertidos en la realización de los distintos entrenamientos y mangas de carrera.~~

Se establecerán las clasificaciones con los tiempos obtenidos en los Entrenamientos y las Carreras.

25.2. Al finalizar cada entrenamiento oficial se publicará una Clasificación Oficial de entrenamientos.

25.3. Al finalizar la carrera 1 se publicará una Clasificación Oficial provisional de la carrera 1.

25.4. Al finalizar la carrera 2 se publicará una Clasificación Oficial provisional de la carrera 2.

25.5. Al finalizar la carrera 3 se publicará una Clasificación Oficial provisional de la carrera 3.

25.6. Al finalizar la carrera 4 se publicará una Clasificación Oficial provisional de la carrera 4.

25.7. Se confeccionará una clasificación general final obtenida de la suma los tiempos de las dos mejores carreras del fin de semana.

En caso de formato de carrera de TRES días, para clasificarse será obligatorio tomar la salida en al menos una carrera puntuable del sábado y otra del domingo. En caso de formato de carrera de DOS días, será obligatorio tomar la salida en todas las carreras puntuables.

Los Comisarios Deportivos podrán eximir de esta norma a un equipo que justifique imposibilidad de cumplimiento por causa de fuerza mayor.

25.8. En las clasificaciones mencionadas los participantes deberán aparecer clasificados por los siguientes conceptos:

- General Scratch (todos los vehículos que puntúen en el Campeonato de España de Montaña).
- Una clasificación por cada Categoría.
- Una clasificación por cada Clase.

25.9. Finalizada la Prueba y transcurrido el tiempo de reclamación (30 minutos) se publicarán las siguientes clasificaciones:

- Clasificación Oficial definitiva de la Carrera 1.
- Clasificación Oficial definitiva de la Carrera 2.
- Clasificación Oficial definitiva de la Carrera 3.
- Clasificación Oficial definitiva de la Carrera 4.
- Una clasificación Scratch de la suma de las dos mejores Carreras (todos los vehículos que puntúen en el Campeonato de España de Montaña).
- Una clasificación Scratch por cada Categoría de la suma de las dos mejores.
- Una clasificación Scratch por cada Clase de la suma de las dos mejores Carreras (una de cada jornada).

25.10. En todas las Clasificaciones se deberán incluir los participantes retirados y los que no han tomado la salida.

Para un formato práctico de las clasificaciones se añadirán columnas para definir las Categorías y también la posición conseguida por los concursantes en cada Clase, con la finalidad de publicar menos hojas.

26. RECLAMACIONES Y APELACIONES

26.1. Toda reclamación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en el CDI (Artículo 13.1. y siguientes).

26.2. Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, adjuntando el importe de 1.000 euros que no será devuelto si la reclamación es considerada injustificada.

26.3. Si la reclamación exigiera el desmontaje de diferentes partes de un vehículo, el reclamante deberá depositar una fianza complementaria de acuerdo con lo establecido en las PCCCTCE.

26.4. Los gastos ocasionados por los Trabajos y por el transporte del vehículo serán a cargo del reclamante, si la reclamación es injustificada, y a cargo del reclamado cuando sea justificada.

26.5. Si la reclamación es injustificada y los gastos ocasionados por la reclamación son superiores al depósito efectuado, la diferencia será a cargo del reclamante. Por contra, si los gastos son inferiores, la diferencia le será devuelta.

26.6. Los concursantes tienen el derecho de apelación según lo indicado en el Artículo 15 y siguientes del CDI.

27. TROFEOS Y PREMIOS

27.1. Trofeos en Pruebas

Se celebrará una sola entrega de trofeos por Prueba~~, para la que, se confeccionará una clasificación general final obtenida de la suma los tiempos de las dos mejores carreras del fin de semana~~.

~~En caso de formato de carrera de TRES días, para clasificarse será obligatorio tomar la salida en al menos una manga puntuable del sábado y otra del domingo. En caso de formato de carrera de DOS días, será obligatorio tomar la salida en todas las mangas puntuables.~~

~~Los Comisarios Deportivos podrán eximir de esta norma a un equipo que justifique imposibilidad de cumplimiento por causa de fuerza mayor.~~

La entrega de trofeos se realizará a la llegada de los vehículos al Parque de Trabajo/Cerrado tras la disputa de la última Carrera y se entregaran los siguientes trofeos por este orden:

- 1º, 2º y 3º de la Copa de España de pilotos CM Junior de Montaña.
- 1º, 2º y 3º de la Copa de España de pilotos Turismos Junior de Montaña.
- Vencedor de la Copa de España Femenina de pilotos de Montaña.
- Vencedor de la Clase 13
- Vencedor de la Clase 12
- Vencedor de la Clase 11
- Vencedor de la Clase 10
- Vencedor de la Clase Proto 4
- Vencedor de la Clase Proto 3
- Vencedor de la Clase Proto 2
- Vencedor de la Clase Proto 1
- Copa de España Clase 9
- Copa de España Clase 8
- Vencedor de la Clase 7
- Vencedor de la Clase 6
- Vencedor de la Clase 5
- Vencedor de la Clase 4
- Vencedor de la Clase 3
- Vencedor de la Clase 2
- Vencedor de la Clase 1
- 1º, 2º y 3º del Campeonato de España de la Categoría 3
- 1º, 2º y 3º del Campeonato de España de la Categoría 2
- 1º, 2º y 3º del Campeonato de España de la Categoría 1
- 1º, 2º y 3º clasificados de la General Scratch (todos los vehículos admitidos en el Campeonato)

La asistencia a la Ceremonia de Pódium es obligatoria a todos los pilotos que hayan obtenido Trofeo. En caso de no asistencia al Pódium, el piloto perderá su Trofeo y podrá recibir de los Comisarios Deportivos una sanción adicional descrita en el Anexo 1 del presente Reglamento Deportivo.

Por cuestión de imagen, los pilotos que deban subir a pódium a recoger un trofeo deben utilizar la ropa de competición para dicha ceremonia. En caso de incumplimiento, los Comisarios Deportivos podrán aplicar una sanción descrita en el Anexo 1 del presente Reglamento Deportivo. Se recomienda hacer un recordatorio de este punto en el Briefing de Pilotos por parte del Director de Carrera, así como de la prohibición de que los

menores suban al podio.

La entrega de Trofeos del CEM será la primera en realizarse (en el caso de existir otras), y será completa sin interrupciones hasta finalizar la misma.

27.2. Premios que entregar en cada prueba del Campeonato, para las Categorías 1, 2 y 3:

1º – 300€
2º – 200€
3º – 100€

Premios que entregar en cada prueba del Campeonato, para las Clases:

1º - 200€ (si hay al menos dos participantes por Clase)
1º - 100€ (si sólo hay un participante por Clase)

Premios que entregar en cada prueba del Campeonato, para la Copa CM Junior, Copa Turismo Junior M y Copa Pilotos Femenino:

1º - 200€ (si hay al menos dos participantes)
1º - 100€ (si sólo hay un participante)

Se considera como participante al piloto que toma la salida en al menos una manga de entrenamientos o carrera.

Los premios son acumulables con otros que se pudieran obtener en las Categorías correspondientes.

Los premios en metálico se harán efectivos a final de la prueba.

28. PUNTUACIONES

28.1. Para otorgar los puntos que se citan a continuación, en cada Prueba puntuable se tomará la suma de tiempo de las dos mejores carreras del fin de semana según el Art. 25.7.

28.2. Distribución de puntos:

Para cada uno de los Campeonatos de España de Pilotos de Montaña (Categoría 1, Categoría 2 y Categoría 3), se establecerá una clasificación de los vehículos admitidos en cada una de ellas, y se otorgaran los siguientes puntos:

Clasificación General Scratch para el CEM

1º	25 puntos	9º	7 puntos
2º	21 puntos	10º	6 puntos
3º	18 puntos	11º	5 puntos
4º	15 puntos	12º	4 puntos
5º	12 puntos	13º	3 puntos
6º	10 puntos	14º	2 puntos
7º	9 puntos	15º	1 punto
8º	8 puntos		

Para las Copas de España convocadas se obtendrá una clasificación Scratch formada únicamente por los vehículos admitidos en cada una de estas Clases adjudicándose los puntos con el siguiente baremo:

Clasificación General Scratch para Copas España

1º	25 puntos	9º	7 puntos
2º	21 puntos	10º	6 puntos
3º	18 puntos	11º	5 puntos
4º	15 puntos	12º	4 puntos
5º	12 puntos	13º	3 puntos
6º	10 puntos	14º	2 puntos
7º	9 puntos	15º	1 punto
8º	8 puntos		

Campeonato de España de Marcas. Para optar al Campeonato de España de Marcas, éstas deberán estar de

acuerdo con lo establecido en la DISPOSICIÓN ADICIONAL QUINTA de las PCCCTCE.

Las Marcas que no estén en posesión de licencia no puntuarán ni bloquearán puntuaciones.

En cada una de las competiciones puntuables se establecerá una Clasificación General Scratch, con la suma de las dos mejores carreras del fin de semana, que comprenderá todos los vehículos.

La atribución de puntos se hará según el siguiente baremo:

Clasificación General Scratch para Campeonato el España de Marcas

1º	25 puntos	9º	7 puntos
2º	20 puntos	10º	6 puntos
3º	16 puntos	11º	5 puntos
4º	13 puntos	12º	4 puntos
5º	11 puntos	13º	3 puntos
6º	10 puntos	14º	2 puntos
7º	9 puntos	15º	1 punto
8º	8 puntos		

Para otorgar los puntos sólo serán tenidos en cuenta los dos primeros equipos clasificados de cada Marca. El resto de los vehículos clasificados de esa Marca no bloquearán puntuaciones.

28.3. Interrupción de la Competición

Cuando por cualquier circunstancia no se pueda cubrir la totalidad de las Mangas previstas, la adjudicación de puntos se realizará de la siguiente forma:

a) Si sólo se han celebrado los entrenamientos, no se otorgará ningún punto.
b) Si se han disputado carreras sólo 1 día (1 o 2), se adjudicará el 50% de los puntos establecidos. En caso de disputarse 1 única carrera, la clasificación se establecerá con esa carrera.
c) Si se han disputado mínimo 2 carreras, se adjudicarán el 100% de los puntos establecidos, debiéndose tener en cuenta en todo caso lo indicado en el artículo 27.1. del Reglamento Deportivo.

28.4. Coeficientes de Puntuación

Todas las pruebas para el CEM tendrán coeficiente 1.

28.5. Resultados a retener

28.5.1. Para los Campeonatos, Copas y Trofeos (exceptuando el Campeonato de España de Marcas).

Para la clasificación final y en función de las pruebas celebradas, se tendrá en cuenta:

- Si se celebran 10 pruebas: SE DESCONTARÁN 3 RESULTADOS (2 en la primera mitad del Campeonato y 1 en la segunda mitad).
- Si se celebran de 7 a 9 pruebas: SE DESCONTARÁN 2 RESULTADOS (uno por cada mitad de Campeonato. Nota: En caso de un número de pruebas impares, la segunda parte del Campeonato se considerará la mitad más 1 prueba).
- Si se celebran de 4 a 6 pruebas: SE DESCONTARÁ 1 RESULTADO
- Si se celebran 3 o menos pruebas: NO SE DESCONTARÁ NINGÚN RESULTADO.

Será motivo de descuento la no participación a una prueba, si bien no podrá ser descontado, ningún resultado que haya sido motivo de descalificación.

Para clasificarse en el CEM, se deberá haber participado en un mínimo de 3 pruebas. Si se celebran menos, en todas.

27.5.2. Campeonato de España de Marcas:

Para la clasificación final del Campeonato de España de Marcas se retendrán todos los resultados.

27.5.3. Empates

Con la consideración de que en el CEM se entiende por resultado la suma de las 2 mejores mangas de Carrera de una prueba, si varios aspirantes totalizarán el mismo número de puntos, la regla de desempate será la siguiente:

a) Según la calidad de los puestos obtenidos (primeros puestos, después segundos puestos, etc.) por ellos en las clasificaciones de las competiciones puntuables y que hayan servido para constituir su total de resultados.

b) Según la calidad de los puestos obtenidos por ellos en las clasificaciones de todas las competiciones puntuables en las cuales hayan tomado parte cada uno de los aspirantes empatados.

c) En caso de nuevo empate, el piloto que haya conseguido un mejor resultado en la primera prueba en que hayan coincidido. En caso de no coincidir, el piloto que antes haya participado en una de las pruebas del calendario del CEM vigente.

28. ACTAS E INFORME FINAL

28.1. Todas las reuniones de los Comisarios Deportivos se reflejarán en las correspondientes actas, que deberán ser firmadas por todos ellos.

28.2. El Presidente de los Comisarios Deportivos es el responsable de la confección y posterior envío a la RFEDA del informe final de la Prueba.

28.3. El Secretario de la Prueba facilitará todos los datos pertinentes al Presidente de los Comisarios Deportivos. Asimismo, será responsable de la realización de una Clasificación Final Oficial donde figuren los números de los Documentos Nacionales de Identidad y/o los números de licencia de todos los participantes, incluidos retirados y/o excluidos.