



REGLAMENTO DEPORTIVO

1.-

- 1.1. La Real Federación Española de Automovilismo establece para el año 2017 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 2017	
CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS	VEHÍCULOS ADMITIDOS
Campeonato de España de Montaña CATEGORIA I	Vehículos de Categoría I
Campeonato de España de Montaña CATEGORIA II	Vehículos de Categoría II
Campeonato de España de Montaña CATEGORIA III	Vehículos de Categoría III
Campeonato de España de Marcas	Todas las marcas
Copa de España para Pilotos de Grupo CM+	Vehículos de Grupo CM+
* Copa de España para Pilotos de Grupo CM Promoción	Vehículos de Grupo CM Promoción
Copa de España para Pilotos de Vehículos GTA	Ver Anexo 10
Copa de España para Pilotos de Vehículos GTB	Ver Anexo 10
Copa de España para Pilotos de Grupo A-2	Vehículos de Grupo A-2 y N2
Copa de España para Pilotos de Vehículos A+	WRC, S2000 (1.6T), S2000 (2.0 atmosférico), N1 y N+
Copa de España para Pilotos de Grupo A	Solo Gr. A
Copa de España para Pilotos de Grupo N	Vehículos de Grupo N y N3
Copa de España para Pilotos de Grupos R4-R5	Vehículos de Grupo R4 y R5
Copa de España para Pilotos de Grupos R	Vehículos de Grupo R3, R3T y R2
Copa de España para Pilotos de Grupo E1 FIA	Vehículos de Grupo E1 FIA
Copa de España para Pilotos de Grupo Históricos	Vehículos Históricos
Copa de España para Pilotos de Grupo Prototipo E2 Nacional	Vehículos de Grupo Prototipo E2 Nacional
Copa de España para Pilotos Femeninos de Montaña	Todos
Copa de España para Pilotos Junior de Montaña (nacidos a partir del 01.01.1995)	Todos
Copa de España para Pilotos de Regularidad en Montaña	Ver reglamento específico

* En la Copa de España de Pilotos Grupo CM Promoción no podrán participar:

- Campeones de España de CM anteriores a 2017.
- Vencedores de España de CM Promoción o CM+ anteriores a 2017
- Campeones de España de Categoría 1.
- Aquellos pilotos que la RFEDA considere por su palmarés.

Los reglamentos aplicables por orden de prelación son los siguientes:

- a) Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, trofeos y Challenges de España.
- b) Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Montaña.
- c) Reglamento Técnico del Campeonato de España de Montaña.
- d) 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.

- 1.2. 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 competidores deberán estar en posesión de la licencia de competidor válida para el año en curso (ver PCCCTCE).
- 2.2. Todos los pilotos deberán estar en posesión de la licencia correspondiente válida para el año en curso (ver PCCCTCE)
- 2.3. Los pilotos en posesión de una licencia expedida por otra ADN (que no sea la RFEDA o una ADN con la que la RFEDA tenga suscrito convenio y así esté recogido en el mismo) no puntuaran ni bloquearan la puntuación.

Los deportistas con licencia expedida por una ADN con la que la RFEDA tenga suscrito convenio, únicamente podrán puntuar y bloquear puntuaciones si así es autorizado por la ADN de origen.

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 otros Certámenes.

La Real Federación Española de Automovilismo podrá autorizar la celebración de otras competiciones dentro de la Prueba, de acuerdo con lo previsto en el Artículo 4 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

a) Los vehículos con las especificaciones admitidas en el Campeonato de España serán incluidos obligatoriamente para el Campeonato de España de Montaña.

b) Otras competiciones dentro de la Prueba (en los mismos días y recorrido) con especificaciones diferentes al Campeonato de España de Montaña, deberán tener un Reglamento Particular aprobado por las Federaciones correspondientes, el cual junto con la lista de participantes deberá ser presentado a la RFEDA para comprobar los datos y si estos son adecuados a criterio de la RFEDA, esta procederá a autorizar la inclusión de dichas competiciones en la Prueba.

4) PRUEBAS PUNTUABLES

4.1. El número de Pruebas programadas será de un máximo de 8 celebrándose en cada una de ellas 3 entrenamientos y 3 carreras.

4.2. Se recomienda disputar 2 entrenamientos oficiales seguidos, y 2 carreras el sábado y 1 entrenamiento oficial y 1 carrera el domingo. Las carreras serán denominadas "1" Carrera "2" Carrera" y "3" Carrera.

A criterio del organizador, la Prueba podría comenzar el viernes para realizar las verificaciones y el Parque de exposición de vehículos.

El organizador que opte por realizar la Prueba en 3 días, tiene la opción de celebrar una manga más de entrenamientos, denominada "entrenos libres" (o privados) en la jornada del sábado por la mañana, previo a las mangas de entrenos oficiales y de acuerdo con el Programa-Horario aprobado en el Reglamento Particular de la Competición.

Excepcionalmente, la RFEDA podrá autorizar un Programa Horario de carreras diferente al anteriormente mencionado.

4.3 Si por causas excepcionales no pudiera finalizar alguna de las tres 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(los) Tablón(es) Oficial(es) de Avisos.

5.4. Modificaciones al Reglamento Particular - Complementos - Tablón de anuncios.

1. Las disposiciones del Reglamento Particular sólo podrán ser modificadas de acuerdo con el estipulado en los artículos 3.6 y 11.9. del CDI.
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.
3. Los Complementos al Reglamento Particular de la Prueba serán expuestos en la Secretaría de la Prueba, y en el(los) Tablón(es) Oficial(es) de Avisos.
4. Todo complemento difundido antes de la constitución del Colegio de Comisarios Deportivos deberá recibir, por escrito, la aprobación de la RFEDA.
5. Todo complemento difundido después de la constitución del Colegio de Comisarios Deportivos, deberá ser previamente aprobado por este.
6. El Tablón Oficial de Avisos será exclusiva y obligatoriamente el de la página web Oficial de la Prueba.



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.
8. Toda modificación o complemento emitido, tanto antes como después de constituido el Colegio de Comisarios Deportivos, será publicado en hojas de color amarillo.

5.5. Aplicación e interpretación del Reglamento.

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 presalida. Deberá informar a los Comisarios Deportivos de toda decisión importante que esté obligado a tomar en aplicación de la normativa anteriormente citada.
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 13.1. del CDI).
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).
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. El competidor asume la responsabilidad del piloto.
6. El piloto asume la responsabilidad del competidor cuando este último no esté a bordo del vehículo.
7. Toda acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva realizada por el competidor o el piloto, será juzgada por los Comisarios Deportivos, que podrán imponer una penalización que pueda llegar a la DESCALIFICACION.

6) RECORRIDO

Serán de obligado cumplimiento las siguientes especificaciones:

- 6.1. Longitud mínima del trazado: 4 kilómetros. La RFEDA, en casos excepcionales, podrá reducir la longitud mínima en un 15%.
- 6.2. Pendiente media mínima del trazado: 5%.
- 6.3. Desnivel mínimo entre salida y llegada: 300 metros.

7) NÚMEROS Y PUBLICIDAD

Los números y publicidad deberán ajustarse al modelo que figura en el Anexo 5 del Presente Reglamento Deportivo.

8) CARBURANTE

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

9) INSCRIPCIONES

- 9.1. El límite en el cierre de inscripción se establece a las 20,00 horas del domingo de la semana anterior al inicio de la Prueba.
- 9.2. La lista de inscritos con el orden de salida, deberá enviarse a la RFEDA antes de las 08,00 horas del lunes de la semana del inicio de la Prueba. Y publicarse con el sello de la RFEDA el martes antes del inicio de la Prueba.
- 9.3. Todo competidor que desee participar en una Prueba del Campeonato de España de Montaña debe enviar la solicitud de inscripción establecida en el Anexo 7 del presente Reglamento Deportivo, debidamente cumplimentada, a la Secretaría de la Prueba antes de la hora de cierre de inscripciones. La dirección completa, teléfono, fax, etc. de la Secretaría, así como la fecha y hora del cierre de inscripciones estarán detalladas en el Reglamento Particular.
- 9.4. Las inscripciones deberán realizarse a través de la página web del Organizador y en impreso que figura en el Anexo 7, antes de la hora límite del cierre de inscripciones, debiéndose acompañar del importe de la inscripción. La falta de cualquiera de estos requisitos invalidará toda solicitud de inscripción recibida.
- 9.5. Para los competidores extranjeros, la autorización deberá estar de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 3.9. del CDI.
- 9.6. 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.
- 9.7. En el caso de que el Reglamento Particular limitará el número de participantes y éste fuese sobrepasado, se establecerá la lista de equipos admitidos teniendo en cuenta su palmarés y orden de recepción de las mismas. Podrán ser designados reservas para cubrir las bajas que pudieran producirse.
- 9.8. Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el competidor se somete por sí mismo, por su piloto y



miembros acreditados de su equipo, a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el CDI. y sus anexos, y a conocer y aceptar los reglamentos aplicables en el Campeonato de España de Montaña.

- 9.9.** Una vez cerrada la inscripción ninguna modificación podrá ser aportada al boletín de inscripción.

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 que el vehículo inicialmente inscrito.

- 9.10.** Si en las verificaciones técnicas previas al inicio de la Prueba, un vehículo no se correspondiera con las características del grupo 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 que le corresponda.

Está prohibido el cambio de competidor después del cierre de las inscripciones, 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.

9.11 Derechos de inscripción.

1.- Los derechos de inscripción para los participantes en Velocidad, aceptando la publicidad optativa contratada por el organizador, incluido las pruebas FIA, será de 250 €.

Los derechos de inscripción para los participantes de Regularidad, aceptando la publicidad optativa contratada por el Organizador, incluidas las pruebas FIA, será de 150 €.

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 competidor.

9.12 Reembolso de los derechos de inscripción.

Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad a:

- a) Los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.
- b) En caso de que la Prueba no se celebrara.
- c) Podrá ser reintegrada una parte de los derechos a los competidores 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.

10.- RECONOCIMIENTO DEL RECORRIDO

10.1.- 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.

10.2.- Los vehículos utilizados en los reconocimientos serán de estricta serie, con una cilindrada máxima de 2.500 cc. En los vehículos con turbo, la cilindrada será la resultante de multiplicar por 1,7, no pudiendo sobrepasar, una vez realizada la multiplicación, la cilindrada de 2.500 cc. La cilindrada en los vehículos diesel será libre.

10.3.- Esta 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 para hacer cumplir este artículo.

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

10.5.- No está autorizado el montaje de un arco de seguridad.

10.6.- No están autorizados los asientos baquets.

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

10.8.- 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.

10.9.- 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

11.- NÚMEROS Y PUBLICIDAD

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

11.1.- Los números deberán conservar en todo momento su forma, tamaño y composición original. No se pueden recortar.

11.2.- La ausencia de uno ó dos de los números de competición entrañará una penalización en metálico.

12.- VERIFICACIONES DE DOCUMENTACION



Las verificaciones de documentación deben realizarse de acuerdo con lo establecido en el artículo 18.2.4. de las PCCCTCE.

13.- VERIFICACIONES TÉCNICAS PREVIAS

13.1.- Las verificaciones Técnicas previas se desarrollaran en una zona amplia y conforme a lo descrito en las PCCCTCE (artículo 18.2 apartado 6 y sucesivos).

Para la identificación de los vehículos y el control de las medidas de seguridad, los participantes deberán obligatoriamente presentar personalmente su vehículo a la verificación técnica, a la hora prevista en el Reglamento o página WEB de la Prueba, donde se especificará la hora exacta para cada participante.

13.2.- La Ficha de Homologación del vehículo debe obligatoriamente ser presentada. En caso contrario, la verificación podrá ser rehusada.

13.3.- Los participantes deberán presentar obligatoriamente en las verificaciones técnicas, su equipamiento de seguridad, juntamente con 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 entregara la documentación de la Prueba si la hoja de equipamiento no está debidamente cumplimentada y firmada.

En relación al equipamiento de seguridad de los deportistas, será de aplicación lo establecido en las PCCCTCE.

13.4.- 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 o el Director de Carrera de la Prueba, 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.

13.5.- La salida será denegada a todo vehículo no conforme.

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

13.7.- En cualquier momento de la Prueba se podrán realizar verificaciones complementarias. Durante toda la Prueba, el competidor responsable de la conformidad técnica del vehículo.

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

13.9.- Todo fraude constatado, y sobre todo el hecho de presentar como intactas marcas de identificación retocadas, así como la de cualquier competidor que hubiera ocultado o facilitado la ejecución de la infracción, entrañara 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.

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

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

14.- LISTA DE INSCRITOS Y ORDEN DE SALIDA EN ENTRENAMIENTOS Y CARRERA

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

a) Los primeros números serán otorgados a los vehículos inscritos en Categoría I. Para la primera Prueba del Campeonato, se tomará como referencia, primero los vehículos inscritos como Grupo Prototipos CN, seguido de los vehículos inscritos como Grupo E2-SC, Barquetas Nacional y CM+. Después de la primera Prueba, los primeros números serán otorgados de acuerdo con la clasificación del Campeonato de España de Pilotos CATEGORIA I vigente antes de la Prueba.

b) A continuación se incluirán todos los inscritos con vehículos CATEGORIA II siguiendo el siguiente criterio: En primer lugar, los vehículos inscritos en el Grupo E2-SH, seguido de los vehículos inscritos en el Grupo Silueta y posteriormente los vehículos inscritos en el Grupo CM Promoción seguido de los Protos E1 (en la primera Prueba –para los vehículos inscritos en el Grupo CM Promoción- se tomará como referencia la Clasificación Final del Campeonato del año anterior). Para el resto de las pruebas, se tomará como referencia la Clasificación del Campeonato de España vigente en cada Grupo.

c) A continuación se incluirán todos los inscritos con vehículos CATEGORIA III, de la siguiente forma:

1. Inscritos con vehículos GT.
2. A continuación se incluirán los inscritos con vehículos A2.
3. A continuación se incluirán los inscritos con vehículos N+.
4. A continuación se incluirán los inscritos con vehículos del Grupo E2 Nacional.
5. A continuación se incluirán los inscritos con vehículos A.
6. A continuación se incluirán los inscritos con vehículos R.



7. A continuación se incluirán los inscritos con vehículos Grupo N
8. A continuación se incluirán los inscritos con vehículos Copa Históricos.
9. A continuación se incluirán los inscritos con vehículos Grupo N-3
10. A continuación se incluirán los inscritos con vehículos E1 FIA
11. A continuación se incluirán los inscritos no reflejados en los apartados anteriores.

En la primera Prueba se tomará como referencia la Clasificación Final del Campeonato de pilotos del año anterior. Para el resto de pruebas, se tomará como referencia la Clasificación del Campeonato de España vigente en cada Grupo.

14.2.- La salida en los entrenamientos oficiales y carreras se realizará en el orden inverso al número asignado, por lo que el número 1 saldrá en último lugar.

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

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

15.- 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 ROJA	parada inmediata y absoluta
BANDERA AMARILLA AGITADA	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.
DOBLE BANDERA AMARILLA AGITADA	Reduzca considerablemente la velocidad, no adelante y esté preparado para cambiar de dirección o para detenerse. Un peligro obstruye total o parcialmente la pista y/o hay comisarios trabajando sobre o al lado de la pista.
BANDERA ROJA Y AMARILLA A	superficie deslizante o falta de adherencia
BANDAS VERTICALES	un competidor a punto de adelantar
BANDERA AZUL	vehículo de seguridad en pista
BANDERA BLANCA	fin de Prueba
BANDERA NEGRA/BLANCA	

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

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

Además de lo descrito se permita, previa inspección del Delegado de Seguridad presente en la prueba, la instalación de paneles luminosos de color amarillo y rojo, para reforzar la señalización de estas banderas, siempre que su accionamiento este 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.

15.1.- PROCEDIMIENTO PARA EL USO DE BANDERAS

1. Bandera Roja:

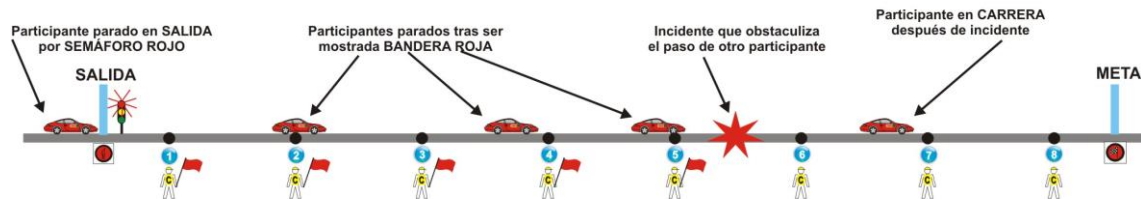
El Director de Carrera, en caso de grave accidente o de un accidente que obstaculice el paso de los vehículos en algún punto del recorrido, dará la orden de parar la salida de vehículos por medio de semáforo rojo e inmediatamente podrá dar la orden de desplegar bandera roja en todos los puestos ubicados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

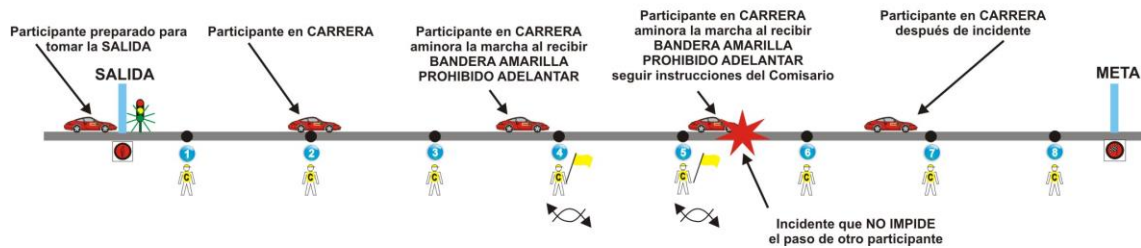
BANDERA ROJA



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.

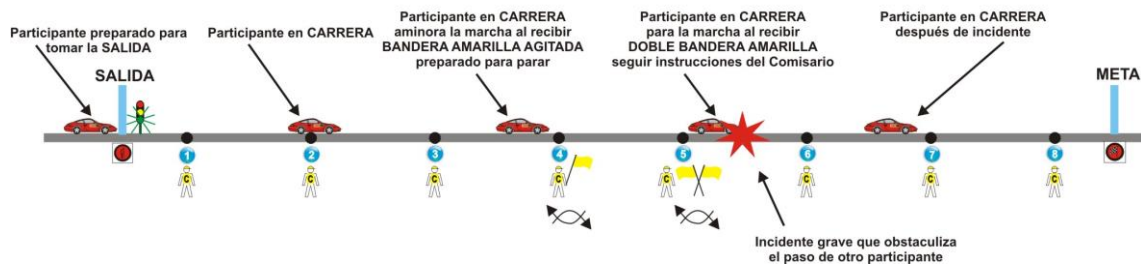
BANDERA AMARILLA AGITADA



3. Doble Bandera Amarilla Agitada

La doble bandera amarilla, indica al piloto de un peligro grave, por lo que deberá aminorar la marcha y prepararse para parar si fuese necesario donde se encuentre el obstáculo que ha provocado la doble bandera amarilla. El piloto deberá esperar a seguir las instrucciones que le indiquen los Oficiales de Ruta.

BANDERA AMARILLA AGITADA Y DOBLE BANDERA AMARILLA AGITADA



4. 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 la misma 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.

5. 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.

6. Bandera Blanca:

La bandera blanca, indica que hay un vehículo de intervención o seguridad en la pista. El piloto al que se le muestre bandera blanca, deberá aminorar la marcha y seguir las instrucciones de los Oficiales de pista o de los Comisarios de Seguridad.

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.

16.- COMPORTAMIENTO SOBRE LA PISTA

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

16.2.- 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.

16.3.- 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. 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.

16.4.- 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 del mismo en el transcurso de la Prueba.

16.5.- Chicanes de Seguridad

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 III del presente Reglamento Deportivo.
2. Los Comisarios Deportivos, a su exclusivo criterio, podrán aplicar una penalización al Participante que se salte una Chicane u obtenga algún beneficio deportivo, desplazando significativamente alguna de sus barreras. En caso de detectarse alguna anomalía por parte de los Comisarios, esta, deberá ser reflejada en un Informe al Director de Carrera. 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.
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.

16.6.- Cualquier maniobra, quema de ruedas, deslizamientos prolongados o derrapes controlados, que se realicen en forma de exhibición y que vayan en contra del espíritu de la competición bajo el cronometro, 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.

17.- VEHÍCULOS DE SEGURIDAD - VEHÍCULOS DE INTERVENCIÓN

17.1.- Vehículo "R": Será de aplicación lo establecido en el Anexo 1 de las PCCCTCE.

17.2.- 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

1. Los coches "00" y "0" de la organización, deberán llevar un panel en el capó y en cada una de las dos puertas delanteras con la palabra SEGURIDAD, con el numero "00" y "0"
2. Las tripulaciones de los vehículos "00" y "0" (piloto y copiloto) deberán estar en posesión de licencia de conductor el piloto y de oficial el copiloto. Ambos deberán llevar casco, su nombre cargo y numero de licencia figurará en el Reglamento Particular de la Prueba (cuadro de oficiales). Asimismo, deben tener experiencia en pruebas de montaña al objeto de poder informar detalladamente al Director de Carrera, sobre las condiciones globales del recorrido.
3. Los coches "00" y "0" deberán tomar la salida con una antelación de 8 y 4 minutos respectivamente al primer participante.

17.3.- La eventual presencia en la pista de un vehículo de seguridad será preavisada con bandera blanca por los oficiales señaladores. Cualquier participante que encuentre delante uno de dichos vehículos, en servicio de auxilio, deberá permanecer obligatoriamente neutralizado detrás de él, incluso hasta la detención total.

17.4.- 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 de los siguientes elementos:

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

18.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA



18.1.- Los pilotos deberán estar una hora antes de la salida a disposición del Director de Carrera.

18.2.- 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.

18.3.- 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.

18.4.- 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).

18.5.- 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.

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

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

18.8.- Cada vehículo partirá de acuerdo con el número asignado.

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

19.- ENTRENAMIENTOS

19.1.- Se establecen dos entrenamientos oficiales seguidos en la jornada del sábado y un entrenamiento oficial en la jornada del domingo que deberá efectuarse inmediatamente antes de dar la salida de cada carrera o grupo de carreras.

19.2.- 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.

19.3.- 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 de inicio a la hora prevista.

19.4.- Los pilotos deberán realizar al menos una manga de entrenamientos oficiales en la jornada del sábado, si un piloto no pudiera completarla(s) el Director de Carrera, previa conformidad con el Colegio de Comisarios Deportivos podrá autorizar su participación en carrera.

19.5.- Obligatoria en todas las pruebas se seguirá el horario estipulado en el Reglamento Particular, aprobado por la RFEDA.

20.- CARRERA

20.1.- La distancia mínima a recorrer será la establecida en el Reglamento Particular de la Prueba.

20.2 Para las Mangas de carrera de la Prueba, se establece una limitación de 6 neumáticos de seco para todas las categorías, excepto para el Grupo CM Promoción (ver reglamento CM Promoción).

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

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

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

20.2.4. Se autoriza el tallado de los neumáticos siempre que se realice por el suministrador de los mismos.

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 del mismo.

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.

20.2.5. Se autoriza a remarcar neumáticos ya marcados en cualquier Prueba anterior. Esto no será posible en la primera Prueba.



20.2.6. El marcaje se realizará en los siguientes días y periodos de tiempo:

Viernes:

Durante las verificaciones técnicas.

Sábado:

Una hora y media antes de la 1ª carrera y durante un periodo de 60 minutos (finaliza 30 minutos antes de la carrera).

Domingo:

Una hora y media antes de la 2ª y 3ª carrera y durante un periodo de 60 minutos (finaliza 30 minutos antes de la carrera).

20.2.7. El viernes se marcarán, al menos, 4 neumáticos y los otros 2 en cualquiera de los horarios antes citados.

20.2.8. Los neumáticos que no dispongan de código de barras, o sean ilegibles, deberán acudir al marcaje con los mismos desmontados del vehículo.

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

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

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

20.2.12. 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.

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

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

20.2.15. Está autorizado el uso de calentadores de neumáticos, excepto para el Grupo CM Promoción.

20.2.16. 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.

20.2.17. Toda infracción concerniente a esta normativa de neumáticos, comprobada por los oficiales de la Prueba, entrañará una penalización.

20.3.- El Director de Carrera, bajo la decisión del Colegio de Comisarios Deportivos, podrá autorizar a los pilotos detenidos en el recorrido, durante una carrera, con la bandera roja o por un vehículo de seguridad, tras un incidente ajeno a ellos, a retomar la salida de la carrera. En este caso, 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.

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 del piloto ó el 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.

21.- LLEGADA

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

21.2.- 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.

21.3.- 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 la misma.

21.4.- El cronometraje, se efectuará a la centésima 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.

22.- TABLERO DE TIEMPOS O MONITOR

22.1.- Es obligatorio la instalación de un tablero o monitor en el que se registrarán los tiempos oficiales provisionales de los participantes, estos datos deberán ser fiables, rápidos, y efectivos y de fácil lectura para los pilotos.



22.2.- Deberá instalarse junto al lugar de formación de la caravana de descenso, y el acceso deberá ser fácil para los participantes.

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

- 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.
- 2.- Obligatoriamente deberá estar provisto de carpas, toldo o zona cubierta que admita, al menos, la verificación simultánea de tres vehículos. Asimismo, se le proveerá del material necesario para el trabajo de los Comisarios Técnicos.
- 3.- El horario de entrada estará controlado por un oficial cronometrador, que registrará por escrito la hora de entrada de todos los vehículos participantes.

23.2.- Parque Cerrado de Exhibición

- 1.- La organización podrá reglamentar un Parque Cerrado obligatorio de exhibición de los vehículos inscritos en la Prueba a celebrar el día antes de la Prueba.
- 2.- La asistencia a este Parque Cerrado de exhibición de vehículos es obligatoria y su no asistencia al mismo entrañará una sanción, descrita en el Anexo 1 del Presente Reglamento Deportivo
- 3.- Este Parque Cerrado de exhibición de vehículos estará ubicado en un lugar céntrico y vistoso de la ciudad; de fácil acceso para los vehículos de competición debiendo el organizador prever en las inmediaciones un aparcamiento para los camiones y remolques que transporten los vehículos de competición.
- 4.- La duración de este Parque Cerrado no deberá exceder de 90 minutos y su hora límite de finalización serán las 21:00 h.

23.3.- Parque de Trabajo

- 1.- Se autorizará el acceso a un vehículo de asistencia por cada vehículo participante.
- 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.
- 3.- Su ubicación deberá ser lo más próxima posible a la línea de salida, debiendo estar correctamente señalizada y delimitada.
- 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.
- 5.- Quedan expresamente prohibidas todo tipo de maniobras de aceleración, frenado, etc. en el recinto del Parque de Trabajo.
- 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.
- 7.- En el Parque de Trabajo se deberán prever obligatoriamente servicios con WC y contenedores suficientes para la basura que generen los equipos.
- 8.- El Organizador deberá prever un espacio suficiente para los 10 primeros clasificados del Campeonato —que serán considerados prioritarios— situado lo más cerca posible de la salida del Parque de Trabajo El espacio será asignado y comunicado al competidor una vez efectuada la inscripción. En la hoja de inscripción cada competidor deberá comunicar el vehículo de asistencia que va a utilizar.

El organizador asignará al resto de equipos el espacio suficiente en virtud de los medios de asistencia que hayan comunicado con anterioridad a su llegada.

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

9.- Solo 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.

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

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.).

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.



23.4.- Parque Cerrado.

La distancia de 50 metros antes de la línea de salida se considerará Parque Cerrado.

- 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 la apertura del mismo por los Comisarios Deportivos.
- 2.- Al finalizar 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". Únicamente podrá acceder al vehículo el propio piloto.
- 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
4. 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.
5. Deberá estar ubicado lo más cerca posible de la Prueba, evitando desplazamientos difíciles de controlar.
6. 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 Avisos de la página Web.
7. 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.
8. Si un concursante solicitara, mediante escrito, al final de la Carrera "1" o Carrera "2" 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 en tiempo de 5 minutos en la clasificación Scratch de la carrera solicitada.

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 a 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 competidor contra el cual fue presentada la reclamación.

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

24.4.- En las verificaciones técnicas (de oficio o con motivo de una reclamación) realizadas al finalizar la carrera "2" o la Carrera "3", el competidor 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).

25.- CLASIFICACIONES

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

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.- En cada una de 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 Grupo.

25.7.- Finalizada la Prueba y transcurrido el tiempo de reclamación 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.
- 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 Carreras.
- Una clasificación Scratch por cada Grupo de la suma de las dos mejores Carreras.

25.8.- Los retirados y/o excluidos, deberán aparecer, al menos, en:

- Las Clasificaciones Oficiales provisionales.
- Las Clasificaciones Oficiales definitivas.

25.9.- Las clasificaciones de la Copa de España de Regularidad en Montaña, se publicaran en cada prueba de acuerdo a los mismos criterios que para los participantes en velocidad, según lo descrito en el artículo 25.

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 competidores tienen el derecho de apelación según lo indicado en el Artículo 15 y siguientes del CDI

27.- TROFEOS

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 competiciones del fin de semana

La entrega de trofeos se realizará no más tarde de las 15:00 horas del domingo y se entregaran los siguientes trofeos por este orden:

- 1º, 2º y 3º clasificados de la General Scratch (todos los vehículos admitidos en el Campeonato).
- 1º, 2º y 3º del Campeonato de España de la Categoría I.
- 1º, 2º y 3º del Campeonato de España de la Categoría II.
- 1º, 2º y 3º del Campeonato de España de la Categoría III.
- Vencedor de la Copa de España de pilotos de Grupo CM+.
- Vencedor de la Copa de España de pilotos de Grupo CM-Promoción.
- Vencedor de la Copa de España de pilotos GTA.
- Vencedor de la Copa de España de pilotos GTB.
- Vencedor de la Copa de España de pilotos Grupo A2.
- Vencedor de la Copa de pilotos de Grupo A+.
- Vencedor de la Copa de pilotos de Grupo A.
- Vencedor de la Copa de pilotos de Grupo N.
- Vencedor de la Copa de pilotos de Grupo R4-R5.
- Vencedor de la Copa de pilotos de Grupo R.
- Vencedor de la Copa de pilotos de Grupo E1 FIA.
- Vencedor de la Copa de pilotos de Grupo Históricos.
- Vencedor de la Copa de pilotos de Grupo Prototipo E2 Nacional.
- Vencedor de la Copa de España Femenina de pilotos de Montaña.
- Vencedor de la Copa de España de pilotos Junior de Montaña.
- Vencedor de la Copa de España de pilotos de Regularidad en Montaña.
- Piloto más rápido de la Prueba.



- Piloto que obtenga el record de la Prueba.

La asistencia a la Ceremonia de Podium es obligatoria a todos los pilotos que hayan obtenido Trofeo. Por cuestión de imagen, los pilotos que deban subir a pódium a recoger un trofeo, deben utilizar la ropa de competición para dicha ceremonia.

28.- PUNTUACIONES

28.1.- Para otorgar los puntos que se citan a continuación, en cada Prueba puntuable se tomara la suma de los tiempos de las dos mejores competiciones del fin de semana.

28.2.-Distribución de los puntos

Para cada uno de los Campeonatos de España de Pilotos de Montaña (CATEGORIA I, CATEGORIA II y CATEGORIA III), se establecerá una clasificación de los vehículos admitidos en cada una de ellas, y se otorgaran los siguientes puntos.

Por Clasificación General Scratch

1º 25 Puntos	6º 10 Puntos.	11º 5 Puntos
2º 20 Puntos	7º 9 Puntos.	12º 4 Puntos
3º 16 Puntos	8º 8 Puntos	13º 3 Puntos
4º 13 Puntos	9º 7 Puntos	14º 2 Puntos
5º 11 Puntos	10º 6 Punto	15º 1 Punto

Para la Copa de España de Grupo N, A, A+, GT, CM+, CM-Promoción, Grupos R, Históricos y E1, se obtendrá una clasificación Scratch formada únicamente por los vehículos admitidos en cada uno de estos grupos adjudicándose los puntos con el mismo baremo del Campeonato de España de Pilotos (CATEGORIA I, II Y III).

Para la **Copa de España de Femenina de Pilotos de Montaña, la Copa de España Junior de Montaña y la Copa de Regularidad Sport** será de aplicación la siguiente puntuación Se obtendrá una clasificación Scratch formada únicamente por los vehículos admitidos en cada uno de estas Copas adjudicándose los puntos con el mismo baremo del Campeonato de España de Pilotos CATEGORIAS I, II y III.

Campeonato de España de Marcas. - Para optar al Campeonato de España de Marcas, estas deberán estar en posesión de la licencia de Marca expedida por la RFEDA.

Las Marcas que no estén en posesión de la citada 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:

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

Si una Subida es suspendida por cualquier causa antes de finalizar la misma, la adjudicación de puntos se realizará de la siguiente forma:

- Si solo se han celebrado los entrenamientos, no se otorgará ningún punto.**
- Si se ha disputado una competición de las 3 previstas en la prueba, se adjudicará el 50% de los puntos establecidos.**
- Si se han disputado 2 o las 3 competiciones previstas, se adjudicarán el 100% de los puntos establecidos, debiéndose tener en cuenta en todo caso lo indicado en el artículo 28.1. del Reglamento Deportivo.**

28.3.- Resultados a retener

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

Para la clasificación final, se tendrá que haber participado como mínimo en cuatro pruebas y se retendrán todos los resultados, una vez descontado el resultado de una Prueba puntuable completa.

No podrá ser descontado, ningún resultado que haya sido motivo de descalificación.

2.- Para el Campeonato de Marcas



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

3.- En cualquier caso, será de aplicación el art. 27 de las PCCTCE.

29.- ACTAS E INFORME FINAL

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