



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MONTAÑA REGLAMENTO DEPORTIVO

CONCEPTO	DESCRIPCIÓN
Art.- 1.1.	<p>Copa de España para Pilotos Junior de Montaña (nacidos a partir del 01-01-06) Copa de España Turismo Junior (Categoría 3) (con edad comprendida entre 16 y 20 años. Cumplidos en su primera participación)</p> <p>Copa de España para pilotos Junior CM (nacidos entre el 01-01-00 y el 31-12-02) Copa de España para pilotos Junior CM (con edad comprendida entre 16 y 20 años. Cumplidos en su primera participación).</p> <p>En la Copa de España de Pilotos Clase 3 (Grupo CM Promoción) no podrán participar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Campeones de España de CM anteriores a 2019. - Vencedores de España de CM Promoción o CM+ que hayan ganado el Certamen dos años consecutivos. anteriores a 2019. - Campeones de España de Categorías 1 y 3. - Aquellos pilotos que la RFEDA considere por su palmarés. <p>En las Copa de España de Pilotos CM Junior (Categoría 2) y Turismo Junior (Categoría 3) no podrán participar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los vencedores de las ediciones anteriores (Los vencedores de la Copa CM Junior solo podrán participar hasta que cumplan la edad de 18 años en esa Copa). - Aquellos pilotos que la RFEDA considere por su palmarés.
Art.- 4.1.	4.1. El número de pruebas programadas será de un máximo de 7 8 celebrándose....”
Art.- 4.2.	4.2. El formato de prueba recomendado es en TRES DOS días (Excepte En pruebas FIA el formato será el determinado en su reglamento, siendo obligatorias aconsejable hacer unas verificaciones Técnicas previas el viernes. Las Ceremonias...”
Art.- 4.3.	4.3. Sera obligatorio realizar unos entrenamientos libres para los pilotos prioritarios. Se recomienda...” “... Excepcionalmente la RFEDA podrá autorizar un Programa Horario de carreras formato diferente al anteriormente mencionado.
Art.- 6.1.	6.1. Longitud mínima del trazado: 4 kilómetros. La RFEDA, en casos excepcionales, podrá reducir la longitud mínima en un 15%.
Art.- 6.4.	<u>NUEVO</u> 6.4. La RFEDA, en casos excepcionales, podrá autorizar otros valores.
Art.- 9.2.	<u>AÑADIR</u> Para su confección deberá usarse el Excel de Trabajo y seguir las instrucciones descritas en el Anexo 5.
Art.- 9.11.1.	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 250€ 300 € . Los Organizadores podrán aplicar descuentos o penalizaciones en función de las fechas establecidas para el pago de los derechos, siempre que se contemple en el Reglamento Particular de la prueba.
Art.- 9.11.3.	<u>NUEVO</u> 3. Los participantes que pretendan obtener la condición de “Piloto Prioritario” deberán realizar una inscripción al Campeonato. Al recibir la aceptación por parte de la RFEDA, deberán abonar 200 € en concepto de inscripción al CEM, mediante transferencia a la misma.
Art.- 13.13.	13.13. Los concursantes que desde su residencia hasta la prueba tengan un desplazamiento superior a 700 km., y lo soliciten previamente con escrito remitido al organizador solicitando verificar el mismo día de la prueba, podrán ser autorizados, a criterio de los CCDD.
Art.- 14.1.a)	<u>NUEVO</u>

	<p>a) Se establecerá una lista de pilotos prioritarios a los que se les reservará los números más bajos de la lista. En ella podrán figurar los pilotos habituales del CEM y otros pilotos destacados no habituales que lo soliciten marcando esta opción en la solicitud de inscripción y que sean así aceptados por la RFEDA en cada prueba.</p> <p>Para formar parte de esta lista de pilotos prioritarios, se tendrán que cumplir los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.- Inscribirse en el CEM y realizar un mínimo de 3 pruebas del mismo. 2.- Abonar los derechos de inscripción (400 €). 3.- En 2019 y de forma excepcional la RFEDA devolverá el citado importe a los equipos que participen en un mínimo de 3 pruebas. <p>El orden en la lista será: Categorías 1, 2 y 3 prioritarios y Categorías 1, 2 y 3 no prioritarios. En ambos casos para confeccionar el orden de la lista será el detallado en los apartados “b”, “c” y “d” de este artículo. Estos equipos se acogerán a lo detallado en los artículos 9.11, 19 y 27.3.</p> <p>Los apartados que en 2018 eran a), b) y c), pasan a ser b), c) y d).</p> <p>c) A continuación se incluirán todos los inscritos con vehículos CAQTEGORIA II siguiendo el siguiente criterio: En primer lugar, los vehículos inscritos en el Grupo CM Promoción, seguido de los vehículos inscritos en el CM Junior (ambos en Clase 3) y después seguido de los vehículos inscritos en la Clase 4.....”.</p> <p>d) AÑADIR AL FINAL DEL APARTADO: “... Los últimos participantes en la Copa de España de Turismos Junior, se incluirán dentro de su Clase correspondiente, pero serán los últimos dentro de ella.”.</p>
<p>Art.- 14.2.</p>	<p>La salida de los entrenamientos oficiales y carreras se realizará en el orden inverso al número asignado, por lo que el número 1 saldrá en último lugar de los pilotos prioritarios. Excepcionalmente...”</p>
<p>Art.- 18.7.</p>	<p>Todo participante que, una vez anulado el proceso de salida don luz ámbar roja intermitente en el semáforo...”.</p>
<p>Art.- 18.10.</p>	<p><u>NUEVO</u> 18.10.- En todas las mangas de la prueba, los pilotos prioritarios serán los primeros en tomar la salida, desde el número mayor al menor (ejemplo: primero en salir el 40, último el 1) después de finalizar la competición los pilotos prioritarios descenderán al Parque de Trabajo. Mientras estos realizan la asistencia, el resto de participantes tomaran la salida (ejemplo: primero en reanudar el número 99, último en salir el 41), terminando la secuencia de las dos partes, se da por finalizada la manga (desarrollo no aplicable en pruebas FIA).</p>
<p>Art.- 20.2.</p>	<p>20.2 Para las Mangas de carrera de la Prueba, se establece una limitación de 4 neumáticos y ± 2 comodines de seco para todas las categorías, pudiendo usar este cuando el concursante lo considere, sin justificar el deterioro de una rueda, pero el comodín debe marcarse antes de su uso.</p> <p>En el caso de una prueba FIA/RFEdEA, el número de neumáticos será el establecido para la prueba FIA.</p> <p>Para el Grupo CM Promoción, CM Junior y Turismo Junior, en cualquier caso, se establece lo siguiente:</p> <p>Neumáticos de seco <u>Número de neumáticos a utilizar por prueba puntuable</u> Entrenamientos Oficiales: El número máximo de neumáticos a utilizar será libre. Carreras: El número máximo de neumáticos se establece en 4 para cada dos pruebas, no siendo acumulables para las siguientes.</p> <p>Neumáticos de lluvia El número será libre y solamente se podrá montar cuando el Director de Carrera declare la carrera de mojado.</p>
<p>Art.- 20.2.5.</p>	<p>Se autoriza a remarcar neumáticos ya marcados en cualquier Prueba anterior, Esto no será posible en la primera prueba, incluso los marcados y no usados, por ejemplo al ser declarada carrera en mojado.</p>

Art.- 20.2.14.	No está autorizado el uso de calentadores de neumáticos, ni calentar los neumáticos por procedimientos técnicos y/o mecánicos.
Art.- 21.4.	El cronometraje, se efectuara a la centésima milésima de segundo por medio de células fotoeléctricas..."
Art.- 22.1.	Es obligatorio publicar los tiempos en la web oficial y la instalación de un tablero monitor en el que se registrarán los tiempos oficiales provisionales de los participantes después de cada manga , estos datos deberán ser fiables..."
Art.- 23.2.	<p>23.2.1. La organización podrá reglamentar para el viernes un Parque Cerrado de exhibición obligatorio con los vehículos verificados ese día. En las pruebas organizadas en dos días este Parque no se realizará.</p> <p>23.2.2. La NO asistencia a los Parques y otros actos obligatorios previstos por el Comité Organizador y debidamente detallados en el Reglamento Particular de la prueba, entrañara una sanción, descrita en el Anexo 1 del presente Reglamento Deportivo.</p> <p>La celebración de estos actos promocionales de la prueba, ceremonias de Salida, etc., serán descritos en el Reglamento Particular de la prueba para su aprobación a criterio de la RFEDA (Horario, ubicación y/o recorrido), sin ese trámite no serán considerados como de asistencia obligatoria.</p>
Art.- 23.3.8.	El organizador deberá prever un espacio suficiente para los 10 primeros clasificados del Campeonato que serán equipos considerados prioritarios, situado lo más cerca posible de la salida del Parque de Trabajo. El espacio será asignado y comunicado al concursante una vez efectuada la inscripción. 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.
Art.- 23.4.8.	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 CCDD. En este caso le será impuesta una penalización a criterio de los CCDD. en tiempo de 5 minutos en la clasificación Scratch de la carrera solicitada.
Art.- 24.3.	La verificación será llevada a cabo para los equipos que designen los Comisarios Deportivos. Podrán estar presentes en la verificación el concursante, mecánico y piloto, pero en el supuesto de que este haya obtenido Trofeo, deberá acudir obligatoriamente al Pódium.
Art.- 27.1.	<ul style="list-style-type: none"> - Pódium a los 3 primeros clasificados de la Copa de España de pilotos Turismo Junior de Montaña. - Pódium a los 3 primeros clasificados de la Copa de España de pilotos CM Junior de Montaña.
Art.- 27.2.	<p>AÑADIR AL FINAL DEL ARTICULO: "... Premios a entregar en cada prueba del Campeonato, para la Copa CM Junior y Copa Turismo Junior: 1º 300 € 2º 300 € 3º 300 €</p> <p>Estos premios son acumulables con otros que se pudieran obtener en las Categorías correspondientes."</p>
Art.- 28.2.	Para las Copas de España convocadas (una por cada clase) se obtendrá una clasificación Scratch formada ...". La puntuación establecida en 2018 para las Copas Femenina y Junior SE ANULA al quedar incluidas en lo indicado anteriormente.

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MONTAÑA ANEXO 1 RESUMEN DE SANCIONES

23.2.2. (RD)	No asistir al Parque cerrado de exhibición y Ceremonia de Salida	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos.
-----------------	---	-------	--

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MONTAÑA ANEXO 5 NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES

CONCEPTO	DESCRIPCIÓN
Art.- 1).1.1.2)	El segundo Comisario Deportivo será nombrado por la RFEDA del lugar más próximo al lugar de celebración de la prueba (salvo excepciones puntuales) el Organizador de la prueba, eligiendo a un Comisario Deportivo de la lista que publicará la RFEDA. Los gastos serán a cargo del organizador aceptación del cargo y las condiciones económicas del desplazamiento, dietas, estancia, etc., será un acuerdo entre el organizador y el oficial.
Art.- 1).1.2.4.	Su entrada en el recorrido de la prueba (tramo cerrado al tráfico) deberá ser máximo 30 45 minutos antes de la salida del primer vehículo en cualquier manga de carrera o de entrenamientos.
Art.- 1).1.3.2.	La organización de cada prueba nombrará un máximo de 2 Comisarios Técnicos por cada calle de verificación (mínimo 4 6 Comisarios)
Art.- 2).1.1)	La pendiente media mínima del trazado no podrá ser inferior al 5 4% .
Art.- 2).1.3)	El corte de tráfico a los vehículos no acreditados se deberá realizar como mínimo, 90 minutos 1 hora (aconsejable 90 120 minutos) antes del paso del vehículo de Seguridad "0"
Art.- 3).1.2)	El cierre de inscripciones se realizará el viernes domingo anterior al comienzo de la Prueba.
Art.- 3).1.3)	En el momento del cierre de inscripciones, el Organizador deberá elaborar una lista provisional de inscritos (de acuerdo con el art. 14 del Reglamento Deportivo) que enviará a la Dirección Deportiva de la RFEDA (el mismo viernes, sin ordenar) y el lunes a las 08,00 horas, la propuesta definitiva, ya ordenada para su Vº Bº, no pudiendo hacerla pública hasta no recibir la aprobación o reparos a la misma.
Art.- 5).2.3)	Se acepta colocar las banderas oficiales Nacionales y Autonómica, antes de la inicial en unas dimensiones horizontales de 4x6 cm. cada una.
Art.- 7).2.1,d)	En cualquier punto de las inmediaciones del Tramo o de los Parques, y en cualquier manga se podrán realizar verificaciones itinerantes.
Art.- 9.3)	Se recomienda disputar unos entrenamientos libres para los pilotos prioritarios, con un orden de salida a criterio del Director de Carrera.
Art.- 10.2.1)	Equipos prioritarios: 15 x 6 m. por vehículo y los espacios ubicados lo más próximo a la salida.
Art.- 10.2.2)	Resto de equipos: 10 x 6 m, con los espacios a continuación de los prioritarios.
Art.- 11.2.3)	El Speaker oficial deberá constar en el Reglamento Particular y su trabajo es emitir continuamente mensajes de Seguridad y Medioambiente dirigidos a los espectadores.
Art.- 12.1.6)	En el pódium deberá habilitarse una "Zona VIP" para el acceso de Autoridades, invitados, etc y una zona para los medios de comunicación. La "zona VIP" deberá estar acotada para evitar el acceso del público (se recomienda el uso de vallas).



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MONTAÑA REGLAMENTO TÉCNICO GT MONTAÑA

CONCEPTO	DESCRIPCIÓN
Art.- 15.2.	15.2 Estructura de seguridad La estructura de seguridad obligatoria debe ser una estructura según el Anexo J del CDI vigente, homologada por un ADN (Autoridad Deportiva Nacional) o por la FIA.

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MONTAÑA REGLAMENTO TÉCNICO CM+

CONCEPTO	DESCRIPCIÓN								
Art.- 2.3.11.	<p>11. Alerón trasero</p> <p>Deberá cumplir con el Art. 259-3.7.6 del Anexo J en lo concerniente al alerón trasero, excepto en lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none">- La anchura total máxima del alerón trasero no podrá sobresalir de la vista en planta del CM homologado.- Las placas finales del alerón trasero no están sujetas a las dimensiones máximas del art. 259-3.7.6 y podrán extenderse hasta la carrocería, pero no podrán usarse como elemento estructural de sujeción. En cualquier caso, se pueden fijar a la carrocería.								
Art.- 2.3.12.	<p>12. Equipamiento de iluminación</p> <p>Todo equipo de iluminación debe encontrarse en estado de funcionamiento durante toda la duración de la competición, aun si esta se desarrolla totalmente de día.</p> <p>Todos los vehículos deben estar equipados con, al menos, una luz roja de freno y otra de lluvia (art. 11.7). dos luces rojas traseras. Estas luces deben estar situadas simétricamente a cada lado del eje longitudinal del vehículo y montadas de modo tal que sean visibles.</p>								
Art.- 3.1	<p>3.1 Peso mínimo en vacío: peso mínimo con el depósito de gasolina vacío, y con el nivel de aceite de lubricación necesario. Se permitirá una tolerancia en conformidad con el art. 18.2.6.3 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.</p> <p>Los pesos mínimos, en vacío, establecidos para los vehículos en función de su cilindrada son los siguientes:</p> <table border="1"><thead><tr><th>CILINDRADA [cm³]</th><th>PESO [kg]</th></tr></thead><tbody><tr><td>Hasta 1.299</td><td>450</td></tr><tr><td>Desde 1.300 a 1.449</td><td>470</td></tr><tr><td>Desde 1.450 a 1.500</td><td>510</td></tr></tbody></table> <p>Pendiente incluir peso en función de motores de mayor cilindrada.</p> <p>Peso mínimo en condiciones de carrera: peso mínimo como se encuentre el vehículo con el piloto a bordo. El peso del conjunto no deberá ser inferior al peso en vacío más 80 kg.</p>	CILINDRADA [cm ³]	PESO [kg]	Hasta 1.299	450	Desde 1.300 a 1.449	470	Desde 1.450 a 1.500	510
CILINDRADA [cm ³]	PESO [kg]								
Hasta 1.299	450								
Desde 1.300 a 1.449	470								
Desde 1.450 a 1.500	510								

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MONTAÑA REGLAMENTO TÉCNICO CM PROMOCIÓN

CONCEPTO	DESCRIPCIÓN
Art.- 2.3.10.	<p>10. Elemento aerodinámico delantero</p> <p>Se permite la adición de un plano horizontal en la parte delantera ("splitter") de una anchura máxima de 50 mm, medidos desde la proyección de la carrocería original en el suelo hacia delante. Debe ser prolongación del plano inferior, fijado en él y a la carrocería del coche sin piezas intermedias. Su anchura lateral no podrá sobrepasar a la carrocería.</p> <p>En cualquier caso, deberá respetarse la dimensión máxima del voladizo delantero fijado por reglamento (art. 3.d). Es decir, para la medida del voladizo delantero admitido se tomará en cuenta este "splitter".</p> <p style="color: red;">El splitter delantero no contará para la medida de la longitud máxima del vehículo.</p>
Art.- 2.3.12.	<p>12. Equipamiento de iluminación</p> <p>Todo equipo de iluminación debe encontrarse en estado de funcionamiento durante toda la duración de la competición, aun si esta se desarrolla totalmente de día.</p> <p>Todos los vehículos deben estar equipados con, al menos, una luz roja de freno y otra de lluvia (art. 11.7). dos luces rojas traseras. Estas luces deben estar situadas simétricamente a cada lado del eje longitudinal del vehículo y montadas de modo tal que sean visibles.</p>
Art.- 4.	<p>4) GRUPO MOTOPROPULSOR</p> <p>Los fabricantes podrán solicitar, anualmente, la homologación de un grupo motopropulsor que deberá contar con la aprobación del Departamento Técnico de la RFEDA.</p> <p style="color: red;">Fichas de homologación, homologación de motores y extensiones de homologación</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Solo se podrá solicitar la homologación de los motores que la RFEdEA haya autorizado. 2. Se elaborará una ficha de homologación básica por motor, a lo que se añadirá una parte específica de cada fabricante y que hará mención a aquellas partes que sean libres por reglamento pero que deben estar recogidas en ficha de homologación. 3. Por tanto, el fabricante que quiera tener un motor homologado en la ficha de su vehículo deberá tramitar la extensión correspondiente en base a los puntos anteriores. 4. Si un vehículo se presentara a una prueba con un motor que está en el listado de autorizados, pero su homologación no hubiera sido solicitada, o que habiendo sido solicitada estuviera en estado provisional, este vehículo estará sujeto a la aplicación del Artículo 3.3 de las PC. 5. El plazo para terminar una homologación antes de una carrera se establece en la fecha y hora del cierre de inscripciones. Cualquier vehículo cuya homologación o sus extensiones no haya sido concluida en este plazo, será considera en trámite y estará sujeto a la aplicación del Artículo 3.3 de las PC. 6. Para el trámite de cualquier extensión de motor, el fabricante estará obligado a presentar el manual de taller y/o manual de la moto de procedencia.
Art.- 4.1.	<p>4.1 Motor</p> <p>...</p> <p>7. El sistema de lubricación es libre siempre que su máximo contenido sea de seis litros. Está prohibido tabicar el cárter de aceite.</p> <p>...</p>

	<p>10. Están prohibidos Están permitidos los sistemas de admisión y/o distribución variable cualquiera que sea su clase, siempre que vengan montados en el motor de origen.</p> <p>11. Centralita: de serie, a excepción de lo admitido a continuación.</p> <p>La programación es libre. Debe conservarse el mismo número de sensores y actuadores de entrada y salida que de origen.</p> <p>Se permite anular los canales que sean de uso exclusivo para los servicios de la moto de la que se deriva (estribo, actuadores de mariposas, etc.).</p> <p>Se debe conservar toda la instalación eléctrica de serie sin modificación alguna excepto en lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Se podrá eliminar el cableado innecesario para este tipo de vehículos (iluminación, claxon, alarma, etc.) así como los conectores, fusibles y relés correspondientes.- Todo el cableado que se conserve podrá ser modificado en longitud para adaptarlo correctamente pero no en sección y/o funciones.- Asimismo, podrán sustituirse los conectores, fusibles o relés que no afecten al funcionamiento del motor.- Se puede sustituir el conmutador de arranque original por otro, y la llave de contacto por el cortacorrientes. <p>Está prohibido permitido usar un módulo específico para ayudar al cambio de marcha, acelerando en el momento preciso cuando se reduce una velocidad (comúnmente conocido como throttle downshift blipper). Podrá ser de tipo mecánico, a través de un módulo específico o el gestionado por la centralita de origen.</p> <p>...</p> <p>16. Elementos anticontaminación</p> <p>Está permitido suprimir todos los elementos del sistema de recirculación de gases, los recuperadores de vapores de gasolina, reciclaje de vapores de aceite. En el caso de que esta supresión deje algún orificio descubierto, este deberá ser taponado o enviado a un decantador situado en el compartimento motor —parte posterior del vehículo— que deberá tener una capacidad mínima de 2 1 litro.</p> <p>...</p> <p>18. Sistemas de adquisición de datos</p> <p>Está prohibido cualquier sistema de adquisición de datos adicional. Solo están permitidos los sistemas de adquisición de datos de origen, en caso de existir.</p> <p>Se permite la instalación de un display específico pero que, únicamente, reproduzca los datos del cuadro de origen de la moto de procedencia. No podrá contener adquisición de datos.</p> <p>19. Piezas internas del motor</p> <p>Está prohibido retirar piezas internas del motor salvo que sea expresamente autorizado por el presente reglamento.</p>
--	--

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MONTAÑA COPA DE ESPAÑA DE HISTÓRICOS MONTAÑA

CONCEPTO	DESCRIPCIÓN
Art.- 1.	<p>1) REGLAMENTACIÓN</p> <p>1.1. Los vehículos que participen en la Copa, deben cumplir la reglamentación contenida en este Reglamento.</p> <p>Todos los vehículos deberán cumplir las condiciones del CERVH.</p> <p>Poseer un Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico (PTVC) emitido desde 2006 en adelante por la RFEDA.</p> <p>El PTVC, deberá ser cumplimentado conforme al Anexo K del CDI, los reglamentos de la época (Anexos J del CDI de la época) y la ficha de homologación FIA de la época.</p> <p>La Comisión de Históricos de la Rfeda se reserva el derecho de admitir o no un vehículo en función de sus características técnicas y/o su estado de conservación o que no cumpla en su totalidad con el presente reglamento.</p> <p>En su defecto, también podrán ser admitidos vehículos en posesión del Pasaporte Técnico de la FIA, denominado Historic Technical Passport (HTP).</p> <p>Cumplir con el presente reglamento y con la normativa FIA para competiciones de vehículos históricos (Anexo K del CDI de la FIA). Si algún punto pudiese ser objeto de contradicción entre ambos, se tomará como válido el del presente reglamento.</p> <p>Los concursantes serán los responsables de que su vehículo esté conforme en su totalidad y en todo momento de la prueba.</p> <p>Cualquier diferencia del vehículo con su PTVC será considerada como anomalía, que en función de la importancia de la misma podrá dar lugar a que el vehículo se declare no conforme. La posible no conformidad será a criterio exclusivo del Delegado Técnico de la Copa.</p> <p>Por lo tanto, es de suma importancia que el interesado remita, a la RFEDA, el Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico original para su modificación en caso de que se haya variado alguna de las características o fotografías que en él se expresan, y que habrá de recibirse en la sede de la RFEDA con una antelación mínima de 12 días a la prueba que se desee participar.</p> <p>1.2. La RFEDA podrá adoptar en todo momento del certamen medidas sobre la admisibilidad de los vehículos, y en casos excepcionales, medidas encaminadas a la limitación de las prestaciones de los mismos.</p> <p>2) VEHÍCULOS ADMITIDOS</p> <p>2.1. Automóviles de los Grupos 1, 2, 3 y 4 (Turismo, Turismo de Competición, Gran Turismo y Gran Turismo de Competición) homologados hasta el 31/12/1981.</p> <p>Automóviles de los Grupos A y N homologados hasta el 31/12/1990.</p> <p>Vehículos Pre81 y Pre90 en las condiciones del CERVH.</p> <p>2.2. Automóviles de Grupo 5</p> <p>Vehículos de Grupo 5 ‘de Fabricación Nacional’:</p> <p>Vehículos fabricados hasta el año 1978 inclusive que cumplan con el Art. ‘Normas para considerar un vehículo como de Fabricación Nacional’ conforme a las PCCCTCE hasta 1978, en su apartado b) ‘Grupo 5 por evolución de los grupos 1 a 4’, siempre que puedan demostrar que su configuración mecánica exacta corresponde a un vehículo individual que compitiera en los Campeonatos de España de la época, y previa supervisión y aprobación por el Grupo de Trabajo de Históricos de la RFEDA.</p> <p>2.3. Vehículos de categoría 5 en las condiciones del CERVH.</p> <p>Estos vehículos pueden participar y optar a la Scratch pero no podrán puntuar para la Copa de España de Vehículos Históricos en Montaña.</p>