

# **REGLAMENTO GENERAL**

**CAMPEONATO DE  
CANTABRIA 2022**



*Federación Cántabra de Automovilismo*



## Índice

- ✓ **Artículo 1. - COMPETENCIA Y ORGANIZACIÓN**
- ✓ **Artículo 2. - IMAGEN DE LA FEDERACIÓN  
CÁNTABRA DE AUTOMOVILISMO**
- ✓ **Artículo 3. - ASPIRANTES**
- ✓ **Artículo 4. - PRUEBAS PUNTUABLES**
- ✓ **Artículo 5. - CALENDARIO**
- ✓ **Artículo 6. - LICENCIAS**
- ✓ **Artículo 7. - SEGUROS**
- ✓ **Artículo 8. - PERMISO DE ORGANIZACIÓN**
- ✓ **Artículo 9. - REGLAMENTO DE LA PRUEBA**
- ✓ **Artículo 10. - INSCRIPCIONES**
- ✓ **Artículo 11. - NÚMEROS**
- ✓ **Artículo 12. - PUBLICIDAD**
- ✓ **Artículo 13. - VERIFICACIONES**
- ✓ **Artículo 14. - PARQUE CERRADO**
- ✓ **Artículo 15. - OFICIALES**
- ✓ **Artículo 16. - RECLAMACIONES Y APELACIONES**
- ✓ **Artículo 17. - CITACIONES, RESOLUCIONES Y  
CONVOCATORIAS**
- ✓ **Artículo 18. - RESULTADOS Y CLASIFICACIONES**
- ✓ **Artículo 19. - EMPATES**
- ✓ **Artículo 20. - ACTAS**
- ✓ **Artículo 21. - ENTREGAS DE TROFEOS**
- ✓ **Artículo 22. - DERECHOS DE IMAGEN**
- ✓ **Artículo 23. - DIFUSIÓN DE LAS PRUEBAS**
- ✓ **Artículo 24. - REGLAMENTO TÉCNICO**
- ✓ **Artículo 25. - EQUIPAMIENTO OBLIGATORIO DE  
SEGURIDAD EN CARRERA**
- ✓ **Artículo 26. - CARAVANA DE SEGURIDAD**



## Artículo 1. COMPETENCIA Y ORGANIZACIÓN

**1.1.** La Federación Cantabra de Automovilismo (en adelante FCTA), que ostenta el legítimo poder deportivo en Cantabria, sin perjuicio de las competencias, funciones y prerrogativas que ostenta la administración de la comunidad autónoma de Cantabria en materia de deporte, y de las competencias propias de la Real Federación Española de Automovilismo (en adelante R.F.E.D.A.), ordena y dirige cualquier actividad que afecte a la modalidad deportiva del Automovilismo dentro de la Comunidad Autónoma, y gobierna y regula la organización de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Cantabria que son de su propiedad exclusiva.

**1.2.** La denominación de campeonato se aplica a los torneos deportivos de mayor tradición, importancia y participación. No podrá denominarse Campeonato a ningún certamen de nueva creación, salvo que sea aprobado expresamente por los órganos de gobierno de la FCTA. Los demás torneos deportivos, establecidos sobre una especialidad independiente, tendrán la denominación de Copa y los certámenes derivados o basados en algún Campeonato o Copa, tendrán la denominación de Trofeo.

**1.3.** Las copas comerciales privadas basadas o no en algún Campeonato, Copa o Trofeo de Cantabria, deberán ser aprobadas por los órganos de gobierno de la FCTA, y se denominarán de tal forma que no induzca a confusión con los torneos oficiales.

**1.4.** Los certámenes impulsados por instituciones públicas o patrocinadas por entidades comerciales, de ámbito territorial superior al de nuestra



comunidad, se regularán de común acuerdo con las federaciones autonómicas implicadas y tendrán la denominación de Challenge, Open o Copa.

**1.5.** La FCTA convoca para la presente temporada los siguientes Campeonatos, Copas y Trofeos:

|   |       |
|---|-------|
| Campeonato de Cantabria de Rallyes.                     | (P-C) |
| Campeonato de Cantabria de Rallysprint.                 | (P-C) |
| Campeonato de Cantabria de Regularidad Sport.           | (P-C) |
| Copa 60 Regularidad                                     | (P-C) |
| Trofeo de Cantabria Junior de Rallyes.                  | (P-C) |
| Trofeo de Cantabria Junior de Rallysprint.              | (P-C) |
| Trofeo de Cantabria de Clases de Rallyes y Rallysprint. | (P-C) |
| Campeonato de Cantabria de Escuderías.                  |       |
| Trofeo de Cantabria de Clásicos de Velocidad.           | (P-C) |
| Trofeo de Cantabria de Propulsión.                      | (P-C) |
| <br>  |       |
| Campeonato de Cantabria de Montaña.                     | (P)   |
| Trofeo de Cantabria de Montaña Categoría I.             | (P)   |
| Trofeo de Cantabria de Montaña Categoría II.            | (P)   |
| Trofeo de Cantabria de Montaña CM Promo.                | (P)   |
| Trofeo de Cantabria Junior de Montaña.                  | (P)   |
| Campeonato de Cantabria de Escudería.                   |       |
| Trofeo de Cantabria de Clásicos de Velocidad.           | (P)   |
| Trofeo de Cantabria de Propulsión.                      | (P)   |
| Trofeo de Cantabria de clases de montaña                | (P)   |



|   |     |
|---|-----|
| Campeonato de Cantabria de Slalom.        | (P) |
| Trofeo de Cantabria de Slalom Clase 1.    | (P) |
| Trofeo de Cantabria de Slalom Clase 2.    | (P) |
| Trofeo de Cantabria de Slalom Propulsión. | (P) |
| Trofeo de Cantabria de Slalom Junior.     | (P) |
| Trofeo de Cantabria de Slalom Car Cross.  | (P) |

## Artículo 2. IMAGEN DE LA FEDERACIÓN CÁNTABRA DE AUTOMOVILISMO

**2.1.** En todas las pruebas puntuables para los Campeonatos, Copas y Trofeos de Cantabria será obligatorio utilizar la imagen oficial de la Federación Cantabra de Automovilismo en la papelería, cartelería, podio de salida, de llegada, de trofeos y de la página web de la prueba.

**2.2.** Para la correcta identificación se deberán utilizar los archivos oficiales de imagen de la Federación Cantabra de Automovilismo disponibles en la web oficial. Para cualquier duda sobre la aplicación, se debe consultar con la secretaría de la FCTA. Toda comunicación oficial con la FCTA de cualquiera de las decisiones, noticias o cualquier otro asunto de interés general será a través de la página web de la misma, aprobada como vía oficial.

Además del registro presencial el correo electrónico será un medio válido para presentar escritos al registro de la FCTA, causando entrando en el día de su envío siempre y cuando se haga en el día hábil (todos los días salvo sábados, domingos y festivos), siendo los festivos locales los del municipio de Santander, antes de las 19:00 h.



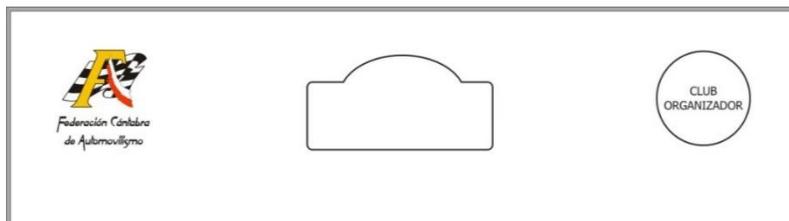
Todo correo electrónico que se reciba después de las 19:00 h. del día hábil se entenderá presentado a las 9:00 h. del día siguiente hábil, con los efectos legales que ello suponga para el remitente.

**2.3.** La identificación en la cartelería debe seguir las siguientes normas:

- La marca de la FCTA deberá estar situada en el ángulo superior izquierdo en un tamaño proporcional al del resto de elementos, pero nunca inferior 4 cm. para el formato DIN A4, 8 cm. para formatos DIN A3, y con la misma proporción en formatos superiores.

**2.4.** La identificación en la papelería debe seguir las siguientes normas:

- La marca de la FCTA deberá estar situada en el ángulo superior izquierdo en un tamaño proporcional al del resto de elementos, pero nunca inferior a 1,5 cm para el formato DIN A5 y 2,5 cm para el formato DIN A4.
- Se recomienda como formato estándar para toda la documentación el siguiente:



- En la parte inferior de la hoja el resto de patrocinadores o colaboradores técnicos.



**2.5.** La identificación del podio debe seguir la siguiente normativa:

La marca de la FCTA deberá estar situada a la izquierda, y lo más próxima posible del nombre de la prueba o del Campeonato, en un tamaño proporcional al de las letras que formen el nombre, y que en cualquier caso nunca deberá ser inferior a los 30 cm.

### Artículo 3. ASPIRANTES

**3.1.** Los Campeonatos, Copas, Trofeos de Cantabria estarán abiertos a la participación de:

- Competidor; persona física o jurídica inscrita en una competición y provista de una licencia de competidor válida para la presente temporada.
- Piloto; persona que conduce un automóvil provisto de una licencia o permiso de participación de piloto válida para la presente temporada.
- Copiloto; persona que participa en un rallye formando equipo con el piloto y provisto de una licencia o permiso de participación de piloto o copiloto válida para la presente temporada.

**3.2.** El reglamento y normativa sobre expedición de licencias autonómicas será la que reglamente la FCTA.

**3.3.** Todos los participantes inscritos en pruebas valederas para los Campeonatos de Cantabria que no estén en posesión de una licencia expedida en la FCTA no optarán a los puntos que les pudiesen corresponder en función de su clasificación siendo estos asumidos por los



licenciados FCTA, a excepción de aquellos Campeonatos de Cantabria declarados "Open".

**3.4.** Los permisos de participación no tiene consideración de licencia, por lo que sus titulares ni cogen ni bloquean puntos.

**3.5.** El deportista en posesión de licencia de piloto que sufra una eventual suspensión administrativa o judicial del permiso de conducir, sea cual sea el motivo, no podrá participar en ninguna prueba de ninguna modalidad en carretera. La eventual suspensión administrativa o judicial de la citada autorización implicará la correspondiente suspensión de la validez de la licencia federativa. En estos casos, si la suspensión de la autorización administrativa para conducir transciende el plazo de validez de la licencia federativa, no podrá ser expedida otra nueva licencia hasta que el permiso de conducir del interesado no vuelva a recuperar su vigencia. Todo titular de licencia federativa está obligado a informar a la FCTA de cualquier suspensión temporal o definitiva de su permiso de conducir, desde el mismo momento en el que le sea notificada tal resolución judicial o administrativa, en el bien entendido, que la falta de comunicación a la FCTA se entenderá como falta disciplinaria grave. La detección en una competición deportiva de la eventual suspensión del permiso de conducir de un piloto participante implicará su inmediata exclusión de la competición en cuestión, además de la apertura de las correspondientes diligencias informativas para determinar si ha concurrido la falta indicada en el párrafo anterior.



## Artículo 4. PRUEBAS PUNTUABLES

**4.1.** Las pruebas de los distintos Campeonatos y Copas de Cantabria a efectos administrativos se dividen en cinco categorías o grupos:

- Grupo 1) Pruebas puntuables para Campeonatos de España.
- Grupo 2) Rallyes, Montaña y Rallysprint.
- Grupo 3) Rallyes de Regularidad, Slalom, Autocross y Concentraciones.
- Grupo 4) Karting.
- Grupo 5) Pruebas espectáculo.

**4.2.** Serán pruebas puntuables para los distintos Campeonatos, Copas y Trofeos de Cantabria, las pruebas incluidas en el calendario oficial establecido por la FCTA.

**4.3.** Excepcionalmente también lo serán las que ajustándose al presente reglamento, sean incluidas en el calendario bajo el acuerdo de la Junta Directiva.

**4.4.** Las pruebas que tras su celebración, a juicio de la FCTA no reunieran las suficientes garantías de organización, serán excluidas de la competición oficial durante el periodo de un año, si prospera el expediente disciplinario incoado y resuelto por el Comité de Disciplina.



**4.5.** Las pruebas que a petición del organizador o que por decisión de la FCTA no fuesen puntuables, perderán las distintas concesiones/beneficios que otorga la FCTA. Deberán cumplir con la reglamentación específica como si de una prueba puntuable se tratase, no obstante la FCTA previo estudio del reglamento particular, podrá autorizar disposiciones no vinculadas a la puntualidad de la prueba.

**4.6.** La organización de cualquier prueba, concentración, test, exhibición o espectáculo de automovilismo no puntuable deberá ser solicitado a la FCTA que determinará los requisitos a cumplir y emitirá el preceptivo permiso de organización. En caso contrario, la actividad será declarada ilegal y toda responsabilidad recaerá en el organizador o autoridades que concedan el permiso.

**4.7.** Para que un Campeonato, Copa o Trofeo sea considerado como tal tienen que celebrarse como mínimo tres pruebas puntuables.

**4.8.** Estas competiciones se podrán declarar desiertas si, en su clasificación final, no figuran al menos tres participantes y que hayan participado en la mitad más una de las pruebas de cada Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge.

**4.9.** Las distintas copas comerciales que participen dentro de los Campeonatos de Cantabria de Rallyes/Rallysprint/Montaña sólo podrán participar dentro de las pruebas que sean puntuables para dichos Campeonatos que son el verdadero ser de la competición. Se exceptúa de esta prohibición a aquellas pruebas de exhibición monomarca en la que la copa que quiera participar en la misma justifique plenamente su



relación con el evento. También podrán ser puntuables pruebas de otras territoriales, previa aprobación de la FCTA.

Dichas copas deberán cumplir los plazos indicados por la FCTA para la aportación de sus reglamentos, listas de inscritos, etc.

**4.10.** Pruebas no oficiales. La realización de cualquier prueba, concentración, test, exhibición o espectáculo de automovilismo al margen de las competiciones oficiales deberán previamente ser solicitadas a la FCTA que determinará en que actividad ha de encuadrarse y los requisitos a cumplir en cuanto a seguros, licencias, participantes, medidas de seguridad, etc. Si cualquiera de estas actividades, se realiza fuera del amparo de la FCTA, la responsabilidad será del organizador o de las autoridades locales que concedan la autorización, sin que bajo ningún concepto pueda vincularse a la FCTA en las consecuencias de toda índole que pudieran originar.

**4.11.** Todo organizador deberá comunicar por los conductos reglamentarios a la FCTA la no celebración de su prueba con, al menos, 10 días hábiles contados desde la fecha de celebración de la misma, salvo causa de fuerza mayor, sopena de la pérdida de la cantidad entregada como reserva de fecha.

Se entenderá como causa de fuerza mayor la prohibición de la celebración por parte de la Administración competente dentro de los 10 días hábiles anteriores a la prueba, las condiciones sanitarias, cataclismos, siendo esta enumeración meramente ejemplificativa, debiendo ser analizada la fuerza mayor cuando la misma se invoque.



## Artículo 5. CALENDARIO

**5.1.** Toda prueba que se celebre dentro del ámbito territorial de Cantabria, deberá estar inscrita en el calendario oficial de cada temporada, independientemente de la puntualidad o especialidad de la misma.

**5.2.** Los organizadores presentarán solicitud de reserva de fecha en el calendario a la FCTA según fechas establecidas por la Dirección General de Tráfico y acompañada de los derechos de calendario.

**5.3.** La falta de solicitud dentro de los plazos expresados, se entenderá como renuncia expresa del organizador a la inscripción de su prueba dentro del calendario oficial, así como la pérdida de la puntualidad.

**5.4.** Los derechos de calendario de pruebas programadas, solo serán devueltos en caso de suspensión justificada a criterio de la FCTA, en función de las alegaciones expuestas por la organización.

**5.5.** Las competiciones deberán celebrarse en las fechas previstas. La falta de motivo suficiente para el aplazamiento o suspensión podrá llevar consigo la pérdida de puntuabilidad y se podrá rechazar su inclusión en el calendario deportivo del año siguiente.



**5.6.** La FCTA será la única facultada para autorizar un cambio de fecha y lo hará única y exclusivamente por causas de fuerza mayor debidamente justificada. No se considerará razón de fuerza mayor aquella que se produzca como consecuencia de la falta de previsión de la entidad organizadora.

**5.7.** Para la confección del calendario oficial se tendrán en cuenta las pautas marcadas por la Dirección General de Tráfico. Tratará de evitarse la celebración de dos pruebas en la misma fecha aun tratándose de distintas especialidades. En pruebas de la misma especialidad deberá de existir un intervalo mínimo de 15 días.

En caso de coincidencia en la fecha solicitada se establecen las siguientes preferencias dependiendo de la especialidad solicitada:

Rallyes, Rallysprint, Montaña, Slalom, Karting

**5.8.** Se respetarán las fechas fijadas por la R.F.E.D.A. para las pruebas que se celebren en el ámbito de la comunidad autónoma de Cantabria.

**5.9.** La inclusión dentro del calendario oficial de pruebas de nueva creación o de aquellas que hayan perdido los derechos antes expuestos, por suspensión el año anterior, cambio de fecha, no solicitud dentro de los plazos fijados, u otros supuestos, quedarán a expensas de adjudicación de fecha.



**5.10.** Los reglamentos de Copas, Trofeos, Promociones, etc. promovidos por clubes, marcas o establecimientos comerciales, al margen de los campeonatos establecidos por la FCTA, deberán presentarse para su estudio y posible aprobación con una antelación nunca inferior a 3 meses de su celebración.

## Artículo 6. LICENCIAS

**6.1.** La FCTA de acuerdo con lo establecido por la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de racionalización del Sector Público y Otras Medidas de Reforma Administrativa, expedirá licencias con validez en todo el territorio nacional.

**6.2.** Para participar en competiciones deportivas oficiales de carácter autonómico o estatal, además de estar en posesión de la licencia correspondiente y estar incluida en el censo de licencias deportivas de la FCTA y de la R.F.E.A., deberán cumplirse los requisitos específicos que se exijan en cada caso para dicha participación.

**6.3.** La licencia o Permiso de Participación dejará de tener validez si el piloto/copiloto, competidor, etc., participa en una competición prohibida o que no cuente con los correspondientes permisos de organización o con una licencia que no sea válida en esa especialidad. En los casos antes citados, el seguro de la licencia no tendrá validez y dicha participación será puesta en conocimiento del órgano disciplinario correspondiente a los efectos oportunos.



**6.4.** Las licencias específicas para karting, sólo serán válidas para competiciones de karting.

**6.5.** El duplicado de una licencia será expedido a las personas que hayan extraviado la misma. El duplicado expedido tendrá la misma validez que la licencia emitida en su día. El coste del duplicado será de euros 30 €. En caso de que la licencia haya sido sustraída, tendrá que adjuntar copia de la denuncia efectuada y se expedirá sin costes.

**6.6.** Los solicitantes de las licencias deberán realizar su solicitud exclusivamente a través de la aplicación online accediendo a la página web [www.fcta.es](http://www.fcta.es). Las solicitudes de licencias que no tengan todos los datos, documentos y/o requisitos que se exigen para su tramitación no podrán ser expedidas hasta que no se rectifiquen y/o aporten estos. La solicitud deberá realizarse con una antelación de al menos siete días antes de la competición en la que deseen participar para facilitar la tramitación.

**6.7.** El certificado médico obligatorio para la solicitud de la licencia, deberá rellenarse sobre el impreso oficial, debidamente firmado y sellado por un facultativo médico colegiado, garantizando el solicitante la veracidad de los datos contenidos en la certificación y será adjuntado a la solicitud de licencia.

**6.8.** El pago del importe establecido para la/s licencia/s solicitada/s deberá realizarse obligatoriamente por ingreso bancario adjuntando copia de la transferencia o ingreso en el número de cuenta que esta entidad establece para ello.



**6.9.** Los menores de edad deben adjuntar a su solicitud, una autorización paterna o del tutor por escrito y con firma legalizada ante notario o reconocida por una entidad bancaria. Junto con esta autorización deberá presentarse fotocopia del documento de identidad de la persona que autoriza al menor.

No hay licencia para pilotos menores de edad que permita participar en la modalidad de Rallyes, Rallysprint y Montaña de los campeonatos de Cantabria, salvo en la modalidad de Karting, Slalom y Autocross.

**6.10.** En el impreso de solicitud de licencia aparecen los tipos de licencia desglosados por clases y categorías. La validez de las licencias caducará el 31 de diciembre del año de la expedición de la licencia.

**6.11.** Todo deportista participante en cualquiera de las modalidades, deberá llevar siempre a bordo y/o consigo la/s licencia/s tanto individuales como de competidor, teniéndolas siempre a disposición para cualquier requerimiento por parte de un oficial en cualquier prueba. El no cumplimiento de este artículo conllevará una sanción a criterio de los comisarios deportivos pudiendo llegar a no autorizar a tomar la salida.

**6.12.** La ampliación de licencia restringida a cualquier licencia superior y cualquiera que sea la modalidad tendrá un sobrecoste de 10 euros.

**6.13.** 1º Clasificado Campeonato de Escuderías 2022 tendrá licencia gratuita para la temporada 2023.



## Artículo 7. SEGUROS

**7.1.** La vigente Ley del Deporte y normativa que la desarrolla establece que todas las pruebas celebradas en España deben estar en posesión del preceptivo permiso de organización emitido por la federación correspondiente y/o en su defecto por el C.S.D. los cuales tienen en última instancia la responsabilidad de dichas pruebas. En base a ello, la FCTA asume la responsabilidad de la contratación directa de un seguro que cubre dichas pruebas.

**7.2.** La FCTA tiene contratado un seguro de responsabilidad civil frente a terceros que cubre todas las pruebas autorizadas a disputar en la temporada. Los organizadores de competiciones incluidas en el calendario de la FCTA se ajustarán a la normativa estipulada en materia de seguros por la citada entidad. Las pruebas puntuables para Campeonatos o Copas de España se regirán en materia de seguros por las normas de la R.F.E. de A. que lo regula.

**7.3.** Los derechos de inscripción incluyen la prima de seguro garantizando la responsabilidad civil del competidor, frente a terceros. El seguro entrará en vigor desde la entrada en el parque de salida y cesará al final de la prueba o en el momento del abandono o exclusión de la carrera.

**7.4.** Al expedirse el preceptivo permiso de organización y una vez cumplimentados los requisitos necesarios, la prueba queda asegurada por el correspondiente seguro de responsabilidad civil dentro de la póliza global contratada a tal efecto por la FCTA con una cobertura de



70.000.000 € para daños personales y 15.000.000 € para daños materiales en el año, de conformidad con lo establecido en el RD. 1507/2008 sin aplicación de ningún sub-límite no contemplado en el RD. Estos serán los mínimos obligatorios que en ningún caso impiden que una entidad organizadora decida asegurar por encima de estos.

**7.5.** El importe del seguro para el organizador lo fijará anualmente la FCTA con independencia del costo del mismo, no pudiendo en ningún caso, ser inferior a éste. Independientemente de dicho seguro de responsabilidad civil, los competidores y pilotos quedan en libertad de contratar, por su cuenta y a su conveniencia, los seguros individuales que estimen oportuno.

**7.6.** En caso de accidente en el que se hayan producido daños a personas o bienes, el competidor o su representante deberá comunicarlo por escrito al director de carrera, con la mayor rapidez y en un plazo máximo de 24 horas. En dicha declaración se harán constar las circunstancias del accidente, así como los nombres y direcciones de los testigos.

**7.7.** El organizador tiene la obligación de hacer llegar a la FCTA en un plazo máximo de 15 días, todas aquellas incidencias, que sean susceptibles de estar amparadas por el seguro de la prueba (parte de accidentes tanto los que afecten a personas como aquellos que afecten a bienes). Todas estas incidencias deben de ser documentadas de la manera más fidedigna posible, bien con fotografías, aportando testigos, etc. El incumplimiento de lo anteriormente expuesto puede llegar incluso



al desistimiento por parte de la FCTA de la reclamación de las indemnizaciones a que el organizador tuviera derecho.

**7.8.** Se recuerda a los competidores que únicamente los daños ocasionados por los vehículos participantes quedan amparados por la póliza de seguros contratada por la FCTA, quedando excluidos los daños que puedan sufrir los propios deportistas \*(Art. 7.9) o automóviles de los participantes.

**7.9.** En caso de daños en los deportistas, quedan cubiertos por el seguro obligatorio de la licencia, al que se refiere el art. 59.2 de la Ley del Deporte. El titular de la licencia se encuentra amparado por la cobertura establecida en el R.D. 849/1993 por el que se determinan las prestaciones mínimas del seguro obligatorio deportivo. Dicha cobertura tiene un ámbito de validez que incluye todo el territorio del estado español. Independientemente de dicho seguro de responsabilidad civil, los competidores y pilotos quedan en libertad de contratar, por su cuenta y a su conveniencia, los seguros individuales que estimen oportuno.

**7.10.** Los vehículos de asistencia, incluso ostentando placas específicas facilitadas por la organización, no podrán en ningún caso ser considerados como participantes en la prueba. En consecuencia, no están cubiertos por la póliza de seguro contratada por la organización.

**7.11.** Los competidores y pilotos, en caso de accidente, eximen de toda responsabilidad a la entidad organizadora de la competición y a la FCTA renunciando a formular reclamación alguna contra los mismos, ya que es el seguro correspondiente a su licencia quien se debe hacer cargo.



## Artículo 8. PERMISO DE ORGANIZACIÓN

**8.1.** Para la organización de cualquier prueba de automovilismo en Cantabria, puntuable o no para los distintos Campeonatos, Copas y Trofeos, es imprescindible el correspondiente Permiso de Organización, que se otorgará a clubes deportivos, entidades municipales o al comité organizador de la FCTA.

## Artículo 9. REGLAMENTO DE LA PRUEBA

### GENERALIDADES

**9.1.** El reglamento particular de toda prueba tendrá que ser supervisado y aprobado por la FCTA. El incumplimiento de este requisito será causa de expediente disciplinario a los organizadores y participantes.

**9.2.** El importe de los derechos federativos, si los hubiera, se abonará cuando sea presentado el reglamento particular para su aprobación, siendo imprescindible, en ese caso, su pago para otorgarse el preceptivo permiso de organización.

**9.3.** Los reglamentos particulares de las pruebas de Campeonatos, deberán prever la admisión de todos los vehículos indicados en sus respectivos Campeonatos, Copas y Trofeos. Si alguna organización excluyera determinadas clases o grupos de vehículos, la competición no será considerada válida para los Campeonatos, Copas y Trofeos de Cantabria.



## CONDICIONES DE PUBLICACIÓN.

**9.4.** El reglamento particular se ajustará al modelo tipo de cada especialidad publicado en la web oficial.

**9.5.** Cada organizador deberá presentar a la FCTA:

- El reglamento particular.
- El plan de seguridad.
- El rutómetro (según disciplina).
- Certificado de cobertura de la empresa de ambulancias.

**9.6.** El reglamento particular debe mencionar en forma explícita, todas las disposiciones y condiciones suplementarias del organizador, las cuales deben ser conformes con los textos reglamentarios.

**9.7.** El cuadro de oficiales ha de figurar en el reglamento particular, siendo imprescindible que cada oficial esté en posesión de la licencia correspondiente y válida para el año en curso.

**9.8.** Inexcusablemente **40 días naturales antes** del comienzo de la prueba, un ejemplar del reglamento particular y del plan de seguridad debe remitirse a la secretaría de la FCTA al objeto de obtener la preceptiva aprobación. Dentro de los 15 días posteriores a la recepción del proyecto, la FCTA pondrá en conocimiento del organizador las eventuales modificaciones que se deban realizar o dará su aprobación en caso de estar correcto. Se preverá su presentación con el tiempo suficiente para que esto sea posible, de forma que la falta de aprobación por imposibilidad material del estudio previo necesario será, de exclusiva responsabilidad del organizador.



**9.9.** Si el organizador publicara el reglamento antes de ser aprobado por la FCTA, deberá hacer figurar en el mismo el texto: "Pendiente de aprobación".

**9.10.** Una vez aprobado el reglamento particular y desde ese momento, la documentación podrá ser publicada por el organizador, con una fecha límite de 15 días antes al inicio de la prueba. Igualmente será publicado el mapa de la prueba que contendrá las coordenadas GPS de las salidas y llegadas y de otras ubicaciones significativas de la prueba.

**9.11.** El organizador que prevea la celebración de un briefing para los participantes, deberá reflejarlo en el reglamento particular de la prueba indicando la hora y el lugar de celebración. La asistencia al briefing será obligatoria para al menos uno de los miembros del equipo (competidor, piloto o copiloto).

**9.12.** Los reglamentos y avances de las pruebas deberán de incluir especificación de los siguientes datos:

- Campeonatos, Copas o Trofeos para los que la prueba es puntuable.
- Fecha de cierre de las inscripciones.
- El importe de los derechos de inscripción.
- Horario y lugar de verificaciones administrativas, técnicas y parques.
- El desglose de premios, si los hubiere y la relación de trofeos.
- Hora y lugar de publicación de clasificaciones.



**9.13.** Todo lo no regulado en el reglamento particular de las pruebas de los distintos Campeonatos, Copas y Trofeos de Cantabria se regirá por lo dispuesto, con las adaptaciones necesarias, en el Reglamento del Campeonato de Cantabria de Rallyes, cuyas normas regularán subsidiariamente todo lo no previsto en los mismos.

### **MODIFICACIONES AL REGLAMENTO PARTICULAR-COMPLEMENTOS**

**9.14.** Las disposiciones del reglamento particular sólo podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en los Artículos 66 y 141 del C.D.I. Toda modificación o disposición suplementaria será comunicada, por medio de complementos fechados y numerados, los cuales formarán parte integrante del reglamento particular.

**9.15.** Estos complementos serán expuestos en la secretaría del rallye y en el tablón oficial de anuncios, además de ser entregados directamente a los participantes si el desarrollo del rallye lo permite.

**9.16.** Los complementos serán publicados por:

- El organizador hasta la constitución del colegio de comisarios deportivos. En este caso los complementos deberán ser aprobados por la FCTA.
- Los comisarios deportivos a partir de la constitución del colegio y hasta la conclusión del meeting. En cualquier caso deberán de publicarse en el tablón oficial de anuncios, siendo suficiente a efectos de notificación.



## APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

**9.17.** El director de carrera es el responsable de la aplicación de los reglamentos durante el desarrollo de la prueba. No obstante, deberá informar a los comisarios deportivos de toda decisión importante que esté obligado a tomar en aplicación de estas normas.

**9.18.** Toda reclamación contra estas decisiones será transmitida a los comisarios deportivos para su estudio y decisión.

**9.19.** Asimismo, todo caso no previsto en el reglamento será estudiado por los comisarios deportivos, que son los únicos habilitados para tomar una decisión.

**9.20.** Para la exacta interpretación de este texto, se aplicarán las definiciones siguientes:

- Competidor; persona física o jurídica inscrita en una competición y provista de una licencia de competidor válida.
- Equipo; utilizada para el conjunto de piloto y copiloto.

**9.21.** El piloto asume la responsabilidad del competidor cuando éste último no esté a bordo del vehículo.

**9.22.** Toda acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva realizada por el competidor o por los miembros del equipo, será juzgada por los comisarios deportivos, que podrán imponer una penalización que puede llegar a la exclusión.



## Artículo 10. INSCRIPCIONES

**10.1.** Las inscripciones deberán realizarse por un sistema telemático, cursando la solicitud antes de la hora límite del cierre de inscripciones y debiendo acompañar el importe de los derechos de inscripción, sin lo cual, la inscripción no será válida.

**10.2.** En las pruebas puntuables para los Campeonatos, Copas y Trofeos de Cantabria, la inscripción de quien cumpla los requisitos del Art. 3 solo podrá rechazarse mediante escrito motivado aceptado por la FCTA, por el organizador de cada prueba o por el organizador de los mencionados Campeonatos, Copas y Trofeos, en consideración de las circunstancias de los mismos, reconociendo y sometiéndose al C.D.I., renuncian a los derechos que, en este sentido, les confiere dicho Código, en todas las pruebas puntuables.

**10.3.** Por el hecho de la inscripción, queda establecido un contrato entre el competidor y el comité organizador, que obliga a éste a cumplir las condiciones de la inscripción y al competidor a tomar parte en la competición, sometiéndose él y todos los miembros de su equipo a las jurisdicciones deportivas establecidos en el C.D.I. y en los reglamentos aplicables.

**10.4.** Ninguna modificación podrá ser aportada a la solicitud de inscripción, salvo en los casos previstos en el presente reglamento general. No obstante, y hasta el momento de las verificaciones técnicas, el competidor podrá reemplazar el vehículo declarado en la solicitud de inscripción por otro del mismo grupo y de la misma clase.



**10.5.** Está prohibido el cambio de competidor después del cierre de las inscripciones. Un solo miembro del equipo podrá 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 la salida.

**10.6.** El abandono de un miembro del equipo o la admisión de más miembros que los establecidos para cada disciplina, (salvo en el caso de transporte de un herido) entrañará la exclusión del equipo.

**10.7.** No se establece un número mínimo de participantes que tomen la salida, para que la prueba pueda celebrarse.

**10.8.** Si en las verificaciones técnicas previas al inicio de la prueba, un vehículo no se correspondiera con las características del grupo y/o clase en los cuales se ha inscrito, este vehículo podrá, a propuesta de los comisarios técnicos, ser transferido por decisión de los comisarios deportivos al grupo y/o clase que le corresponda.

**10.9.** En el reglamento particular de cada prueba se hará constar el importe de los derechos de inscripción, que variarán dependiendo de la especialidad que se trate.

**10.10.** Los derechos de inscripción se abonarán por vía bancaria en el momento de solicitar la inscripción en el número de cuenta que el



organizador especifique en el reglamento particular.

**10.11.** Los competidores que, por causas de fuerza mayor no puedan participar, están obligados a comunicarlo a la organización con la máxima antelación posible y por escrito. Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad a los equipos:

- Cuya inscripción haya sido rechazada.
- A todos los inscritos, en caso de que la prueba no se celebrara.

Se devolverán los derechos de los equipos que no pudieran presentarse a la salida, con una tasa de gestión de 10 €, siempre que se notifique antes de finalizar las verificaciones administrativas en el correo [oficinafcta@gmail.com](mailto:oficinafcta@gmail.com)

**10.12.** Las inscripciones para las pruebas sólo serán válidas si se tiene licencia en vigor (competidor, piloto y copiloto), no aceptando cumplimentar el formulario de inscripción con datos erróneos o ininteligibles.

**10.13.** Un mismo vehículo no podrá inscribirse ni participar en dos competiciones, excepto lo reglamentado para la especialidad de slalom, de la misma forma que un mismo piloto o equipo no podrá realizar una doble inscripción.

**10.14.** El cierre de inscripciones se realizará como fecha límite, el martes previo a la prueba a las 20:00 horas. Para las pruebas de slalom el cierre de inscripciones se realizará como fecha límite el miércoles previo a la prueba a las 20:00 horas.



**10.15.** La lista oficial así confeccionada será comunicada fehacientemente a la FCTA el día posterior al cierre de las inscripciones antes de las 18.00 horas para dar su visto bueno, no pudiendo hacerla pública hasta no recibir la aprobación o reparos a la misma. El orden de salida inicial podrá ser modificado a criterio del director de carrera.

**10.16.** El organizador podrá admitir un número máximo de inscritos que habrá de definir en el reglamento particular. Si el número de inscripciones recibidas sobrepasa el límite, la admisión de los participantes quedará a criterio del organizador, bajo supervisión de la FCTA dando prioridad a criterios deportivos y licencias cántabras. El día de apertura de inscripción se publicará la lista de autorizados a inscribirse.

## Artículo 11. NÚMEROS

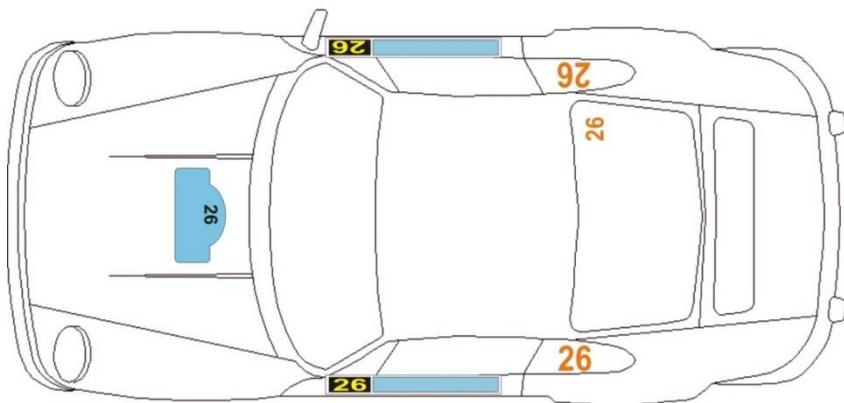
**11.1.** La organización identificará cada equipo por números de competición, colocados en las puertas laterales delanteras de modo que sean perfectamente visibles y legibles.

**11.2** En aquellos vehículos que por su modelo no dispusieran de puertas, el participante deberá prever, el espacio adecuado para los números en los laterales verticales del vehículo y en sitio perfectamente visible (figura A).

**11.3.** Los organizadores entregarán a cada equipo dos números de material plástico impermeable y adhesivo con las cifras que compongan el número de competición y deberán ajustarse a las siguientes dimensiones:



- Números principales: dos paneles para las puertas delanteras de 67 cm. de longitud y 17 cm. de alto, con un borde blanco de 1 cm. (figura B). Cada panel deberá llevar, obligatoriamente, en su parte delantera un espacio negro mate reservado para el número de competición. Los números serán de una altura de 14 cm. y anchura de trazo de 2 cm. en color amarillo fluorescente.
- Cristales laterales traseros: dos juegos del número de competición, en color naranja o amarillo fluorescente (PMS 804), de 20 cm. de altura y anchura de trazo de 25 mm, que se colocarán delante o encima de los nombres del piloto y copiloto.
- Luneta trasera: Un número de competición, en color naranja o amarillo fluorescente, de 14 cm. de altura. Este número se colocará en un área de 15 x 15 cm en la parte superior derecha del cristal trasero y deberá ser legible desde la parte posterior del vehículo.
- Placa del rallye: será de forma y diseño libre, estando comprendida en un rectángulo de 43 cm. de largo por 21,5 cm. de alto y se colocará en el capó del vehículo.



(Figura A)



(Figura B)

**11.4.** Los números deberán conservar en todo momento su forma, tamaño y composición original, no estando autorizada ninguna modificación al respecto.

**11.5.** El participante es responsable de sus placas y números hasta el final de la prueba, así como de las consecuencias que pudiera ocasionar el circular sin las mismas, incluida su exclusión.



**11.6.** En ningún caso las placas podrán ocultar la matrícula del vehículo. Por otra parte, la pérdida de las placas del vehículo durante el transcurso de la prueba supondrá penalización.

**11.7.** El nombre y apellido del piloto y copiloto deberán figurar sobre los cristales laterales traseros del vehículo. Las letras deben ser blancas, de 6 cm. de altura y anchura de trazo de 1cm y en carácter "helvética" blanca con la primera letra en mayúscula y el resto en minúscula. El nombre y apellido del piloto figurará encima del nombre y apellido del copiloto en ambos lados del vehículo. El nombre se podrá sustituir por la inicial si el espacio fuera insuficiente. En caso de rotura del cristal, la multa por falta de nombres del equipo no será aplicada.

**11.8.** Los parabrisas y demás superficies acristaladas deberán quedar libres de toda inscripción, a excepción de una banda que tenga una altura máxima de 10 cm. en la parte superior del parabrisas y si la altura de esta banda resultara insuficiente a efectos de preservar al piloto del sol, se puede utilizar una segunda banda de film tintado, pero traslucido, de una altura máxima de 10 cm., colocada a continuación de la anterior con este único fin. A condición de que la visibilidad trasera quede intacta, una banda que tenga una altura máxima de 8 cm. Podrá ser colocada en la parte superior de la luneta trasera.

**11.9.** El número asignado por el organizador a cada participante, comenzará por el 1. Si hubiera equipos inscritos en Regularidad Sport, estos se ordenarán a continuación empezando por el 101 y si hubiera equipos inscritos en Legend, estos se ordenarán a continuación de los anteriores empezando por el 201.



## Artículo 12. PUBLICIDAD

**12.1.** Sin acuerdo previo por escrito de la FCTA ningún organizador o patrocinador podrá indicar o hacer creer que los Campeonatos, Copas o Trofeos de Cantabria están subvencionados o apoyados financieramente, directa o indirectamente por una empresa u organización comercial.

**12.2.** La FCTA se reserva el derecho en exclusiva, de ligar el nombre de una empresa u organización comercial a un Campeonato o Trofeo de Cantabria, para lo cual dictará las correspondientes normas de obligado cumplimiento para deportistas y organizaciones.

**12.3.** Cualquier persona o empresa que haga publicidad relativa al resultado de una prueba o certamen indicara los datos precisos del resultado anunciado, la naturaleza de la competición, o la categoría, la clase, etc.... del vehículo y la clasificación o resultado obtenido. Deberá indicarse el nombre del deportista que haya resultado Campeón de Cantabria, vencedor de una Copa o trofeo, antes de indicar el nombre de la marca del vehículo.

**12.4.** Si la clasificación del certamen no ha sido confirmada definitivamente por la FCTA deberá indicarse al final de la misma; "a falta de confirmar por la FCTA"

**12.5.** Está permitido a los competidores colocar libremente todo tipo de publicidad en sus vehículos, siempre y cuando:



- Sea autorizada por las leyes nacionales, los reglamentos de la F.I.A. y de la FCTA
- No sea contraria a los buenos modos y costumbres.
- No invada los espacios reservados a los números de competición.
- No impida la visión del equipo a través de los cristales.

**12.6.** La publicidad ligada a los números y placas tendrá carácter de obligatorio. En los números de competición, la publicidad se insertará en la superficie libre al lado del número de competición. Las placas, además de portar número de competición, también están reservados para la publicidad de los organizadores no debiendo en ningún caso, dificultar la correcta visión de estas. Cualquier otra publicidad propuesta por el organizador sólo podrá ser facultativa.

**12.7.** Los organizadores podrán ofrecer a los participantes publicidad contratada por ellos, quedando éstos en libertad de aceptarla o no, excepto la ligada a los números y/o placas que tendrán carácter de obligatorio. El rechazo de la publicidad facultativa podrá entrañar como máximo un aumento del doble de los derechos de inscripción previstos para los equipos que acepten dicha publicidad.

**12.8.** Los competidores que acepten la optativa de los organizadores deberán colocarla bajo los números de competición de las puertas delanteras en un rectángulo de 40 cm de ancho por 20 cm de alto. Los equipos que hayan aceptado dicha publicidad y no la lleven durante la duración de la prueba serán sancionados con una penalización en



metálico igual al doble de los derechos de inscripción establecidos en el reglamento particular de la prueba.

**12.9.** Un organizador no podrá imponer a un competidor una publicidad optativa que esté en contradicción con los acuerdos publicitarios que este hubiese ya contratado para su vehículo y equipo, excepto la ligada a los números y placas de competición.

**12.10.** Una publicidad optativa que se refiera a una marca de carburantes, de automóviles, de neumáticos o de lubricantes no podrá ser objeto de derechos suplementarios para un competidor que la rehúse.

**12.11.** Se admitirá la publicidad sobre los automóviles participantes, así como las que puedan contratar los organizadores, sobre vallas, graderíos, pódium o documentación siempre y cuando no sea ofensiva ni injuriosa.

**12.12.** Quedan prohibidos los paneles publicitarios que ocasionen modificación de la carrocería, el perfil del vehículo, que constituyan salientes o cualquier tipo de publicidad luminiscente o reflectante.

**12.13.** Si un organizador desea imponer cierta publicidad, deberá precisar claramente cuál es en el reglamento particular o en las hojas de inscripción. Así mismo deberá precisar en el citado reglamento el emplazamiento y las dimensiones de la misma. El organizador no podrá intervenir sobre la publicidad que pueda llevar un vehículo o un participante, no podrá oponerse a ella, excepto las decisiones que puedan tomar los comisarios deportivos, ante una infracción al presente reglamento.



**12.14.** La publicidad vinculada a un patrocinio oficial de un Campeonato, Copa o Trofeo de Cantabria, será obligatoria con carácter prioritario para los participantes en el mismo. Sus características y emplazamiento serán precisados por la FCTA. En pruebas puntuables exclusivamente para una copa comercial privada, el comité organizador de dicha copa podrá imponer publicidades prioritarias, excluyentes de otras del mismo ramo.

## Artículo 13. VERIFICACIONES

**13.1.** Será obligatoria una verificación administrativa y técnica previas a cada competición y recomendable otra verificación técnica más completa y detallada, una vez finalizada la misma.

**13.2.** El reglamento particular de la competición deberá especificar los datos que a continuación se detallan:

- Hora y lugar de la entrega de la documentación y verificaciones administrativas.
- Hora de comienzo y final de las verificaciones técnicas preliminares (con indicación de eventuales subdivisiones de horario entre grupos, divisiones, números de Competición, etc.) y lugar donde serán realizadas las mismas. En el caso que lo requiera, se hará constar el horario y lugar donde se realizará un eventual pesaje de los vehículos.
- Lugar donde estará instalado el Parque Cerrado de salida y llegada, de reagrupamiento y de asistencias.
- Lugar donde se realizarán las verificaciones técnicas finales, y en su caso, donde se realizará el pesaje postcarrera, si fuera distinto de los anteriores.



**13.3.** Todos los equipos participantes en la prueba se deberán presentar al completo con su vehículo a las verificaciones administrativas y técnicas previstas de acuerdo con el programa.

**13.4.** La salida será denegada a los equipos que se presenten a las verificaciones técnicas fuera de los plazos previstos en el reglamento particular, salvo solicitud por escrito a los comisarios deportivos. Más de una petición de aplazamiento a lo largo del año en curso y cualquiera que sea la modalidad tendrá una penalización de 50 €.

### **VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA**

**13.5.** Al objeto de agilizar y hacer más operativas las verificaciones administrativas de la documentación necesaria para la participación de los equipos en la competición, los organizadores deberán solicitar a los equipos, antes del comienzo de la competición, en las inscripciones online la siguiente documentación:

- El boletín de inscripción debidamente cumplimentado en su totalidad y en particular que esté debidamente firmado por el competidor y que las características del vehículo (marca, tipo, categoría y cilindrada y con ésta el grupo y la clase) corresponden con la normativa.
- Control de licencias.
- Copia del pasaporte técnico-deportivo.
- Copia del documento destinado al equipamiento de seguridad declarado por el competidor y/o piloto. Este documento se podrá solicitar en la web de la FCTA ([www.fcta.es](http://www.fcta.es)). No se podrán realizar las verificaciones técnicas si el competidor no ha rellenado debidamente este documento.
- Permiso de conducir, seguro del vehículo y tarjeta de la I.T.V.



Si se cumple esta verificación previa, el día de las verificaciones administrativas únicamente tendrá que hacerse entrega a los participantes de la documentación y material reglamentado.

**13.6.** La verificación administrativa se realizará sobre la base de la lista oficial de inscritos y consistirá en:

- Comprobación del boletín de inscripción y en particular del control de la firma del competidor y observar si las características del vehículo (marca, tipo, categoría, y cilindrada, y con ésta el grupo y la clase) corresponden con la inscripción.
- Ninguna modificación podrá ser aportada al boletín de inscripción salvo en los casos previstos por el reglamento.
- Control de licencias.
- Conformidad con la normativa vigente de circulación (cuando proceda) seguros, permiso de conducción, etc.
- Control en el pasaporte técnico deportivo u otros documentos en caso de que los hubiera.
  - Los deportistas deberán llevar los elementos de seguridad (vestimenta ignífuga, casco, sistema de retención de la cabeza-Hans, etc.) establecidos en el reglamento general y declarado en la **ficha de equipamiento de Seguridad** destinada a tal efecto.

**13.7.** Cada miembro del equipo deberá rellenar y entregar al delegado técnico una **ficha de equipamiento de seguridad**, que será válida mientras el equipamiento no se modifique o sustituya. Si el equipamiento de seguridad se sustituye, se deberá presentar una nueva **ficha de**



**equipamiento de seguridad.** El organizador comprobará que la misma esta cumplimentada y se la devolverá al piloto y/o copiloto, que deberá entregarla al delegado técnico en las verificaciones técnicas previas. Esta ficha de equipamiento de seguridad es de uso obligatorio y podrá descargarse en [www.fcta.es](http://www.fcta.es).

### VERIFICACIÓN TÉCNICA PRELIMINAR

**13.8.** Los organizadores deberán prever:

Para las verificaciones técnicas, un espacio despejado y ventilado, cubierto sobre una superficie mínima de 8 metros cuadrados, por cada calle de verificación. El número de calles estará definido en función del número de vehículos inscritos y del número de comisarios técnicos. Este espacio se cerrara convenientemente para impedir el acceso al público y solo se autorizará la presencia del competidor, piloto o representante autorizado por el competidor, durante el proceso de verificación de su vehículo, así como un máximo de dos mecánicos designados por él mismo. El acceso al lugar de las verificaciones estará dispuesto para conseguir que la cola de vehículos que se forme, no obstaculice la libre circulación de los demás vehículos.

**13.9.** Se deberá establecer horario individualizado o por grupos de verificaciones técnicas, con la finalidad de que estas no se demoren. Será obligatorio instalar un control horario a la entrada de las verificaciones técnicas. En dicho control, un Oficial marcará la hora de entrada de cada vehículo. Se recomienda especialmente la existencia de un Pre-Parque antes de las verificaciones. El no cumplimiento del horario acarreará una



multa de 30 €. Las multas deberán pagarse en las cuarenta y ocho horas siguientes a la notificación utilizando cualquier modalidad de pago.

Todo retraso en el pago de las multas podrá dar lugar a una Suspensión, al menos hasta el pago de éstas.

El importe de las multas impuestas durante una Competición deberá pagarse:

- Durante la prueba a: delegado FCTA, relaciones con los participantes o Comisarios Deportivos.
- Finalizada la prueba mediante transferencia bancaria a FCTA

**13.10.** El Organizador deberá obligatoriamente tener preparado un lugar totalmente adecuado y acorde con el Delegado Técnico para las verificaciones finales.

Los vehículos que hayan sido citados por el Director de Carrera para pasar las Verificaciones técnicas finales, se pondrán inmediatamente a disposición del Oficial encargado al efecto, para trasladarse en caravana al taller previsto en el Reglamento. Los vehículos podrán ser conducidos por los pilotos o personal de su equipo. En el caso de que la Ceremonia de entrega de Trofeos coincida con la situación de Parque Cerrado, los vehículos convocados por el Director de Carrera para pasar las verificaciones técnicas finales, se pondrán a disposición del Oficial designado y se trasladarán en caravana hasta el pódium. Una vez recogidos los trofeos, los equipos llevarán sus vehículos a la zona que se les indique, donde permanecerán hasta el momento de su traslado al lugar de la verificación. En todo este procedimiento los vehículos afectados siguen sujetos a la normativa de Parque Cerrado, por lo que el Organizador dispondrá del control y la vigilancia que sea necesaria.



**13.11.** Las verificaciones técnicas preliminares versarán principalmente sobre:

- Aspectos deportivos y formalidades del vehículo (placas, números, etc.)
- Características del vehículo (marca, tipo, cilindrada, etc.)
- Controlar si está inscrito en el grupo y clase que corresponde.
- Verificar que los elementos de seguridad esenciales tanto del vehículo como de los miembros del equipo, están conforme al reglamento y a la homologación exigida.
- Otras irregularidades técnicas manifiestas que pueda haber en los vehículos.

**13.12.** Para corregir las posibles anomalías se deberá dar al competidor la posibilidad de presentar el vehículo a un nuevo control, hasta 60 min. antes de la salida del primer participante del parque cerrado.

**13.13.** En el caso de subsistir alguna duda sobre la conformidad de un vehículo con su ficha de homologación, el Anexo "J" del C.D.I. o con el reglamento técnico aplicable a su especialidad, comprobada en la verificación preliminar, una advertencia formal y por escrito será dirigida al competidor, seguido de un informe redactado por el responsable de los comisarios técnicos a los comisarios deportivos, quienes ordenarán el control de oficio de la presunta anomalía, en la verificación final (esto no será de aplicación en el caso que afecte a la seguridad).



**13.14.** Si en las verificaciones preliminares un vehículo no correspondiera con las características del grupo y/o clase en los cuales se ha inscrito, este vehículo podrá, a propuesta de los comisarios técnicos, ser transferido por decisión de los comisarios deportivos al grupo y/o clase que le corresponda.

**13.15.** Los números de carrera, las placas de rallye y los distintivos publicitarios deberán estar colocados en el vehículo antes de que el vehículo acceda a la verificación preliminar.

**13.16.** En caso necesario, para asegurar que no haya posibilidad de sustituir un vehículo o de reemplazar algunos elementos se podrá marcar y/o precintar.

**13.17.** Los comisarios técnicos al terminar la verificación y exclusivamente si el vehículo se encuentra conforme al reglamento en los puntos verificados, entregarán obligatoriamente al participante un adhesivo de "verificado" como prueba de conformidad. En el caso de que un vehículo no se encuentre conforme al reglamento, no le será entregado el adhesivo de "verificado" hasta que no se hayan subsanado las anomalías, salvo indicación expresa de los comisarios deportivos. Este adhesivo deberá pegarse en un lugar, visible desde el exterior, indicado por los comisarios técnicos.



**13.18.** Ningún vehículo podrá participar en los entrenamientos o en la carrera, si antes no ha sido controlado por los comisarios técnicos y estos le han entregado el adhesivo de conformidad con el reglamento, o si el pasaporte o ficha técnica de seguimiento no hubiera sido presentado.

**13.19.** Podrá denegarse la salida a cualquier vehículo por razones de seguridad o por no estar conforme con los reglamentos de la especialidad.

### VERIFICACIÓN POR MODIFICACIÓN DE VEHÍCULO O POR ACCIDENTE

**13.20.** Cualquier vehículo que después de su aprobación, fuera desmontado o modificado de alguna forma que afecte a la seguridad del vehículo o a su equipo o que ponga en cuestión su legalidad o que se viera implicado en un accidente que supusiera consecuencias análogas, deberá presentarse de nuevo a una verificación para su comprobación.

**13.21.** Detención de un vehículo por accidente. Los comisarios deportivos podrán solicitar en cualquier momento de la prueba que un vehículo que se haya visto implicado en un accidente, sea detenido para ser sometido a una verificación por los comisarios técnicos para conocer si en el mismo ha quedado afectada la seguridad del vehículo.



## VERIFICACIÓN TÉCNICA ITINERANTE

**13.22.** Podrán establecerse controles itinerantes en cualquier momento y lugar y en todas las zonas definidas como "Parque Cerrado". Será siempre a petición del director de carrera y por escrito. En estos controles se podrá proceder al precintado y/o marcado de alguna pieza para su ulterior verificación. Los comisarios técnicos realizarán esta operación en el menor tiempo posible y entregarán al piloto un justificante donde se indique, el lugar y el horario de inicio y fin de la operación, el control efectuado y en el caso de que tuvieran alguna anomalía, lugar y hora que debe presentarse a la verificación de la pieza precintada y/o marcada. El piloto firmara una copia para el comisario técnico con los mismos datos. Corresponde al participante, cuidar bajo su única responsabilidad de los mencionados precintos o marcas hasta la finalización de la prueba.

## VERIFICACIONES DE OFICIO

**13.23.** Los comisarios deportivos podrán ordenar verificaciones de oficio, en particular sobre aquellos vehículos que hayan demostrado prestaciones excesivas o se tuviera información de que no están conformes con los reglamentos.



## VERIFICACIONES POST CARRERA

**13.24.** Se comprobará el estado de las marcas y precintos instalados durante las verificaciones previas o en los controles intermedios. Además se verificarán los elementos que no impliquen desmontaje de parte o elemento alguno del vehículo. Se realizará sobre los vehículos designados por los comisarios deportivos.

## VERIFICACIÓN FINAL

**13.25.** Ordenadas por los comisarios deportivos, serán completas y detalladas y son realizadas para determinar, principalmente, que los elementos del vehículo cumplen con la normativa establecida. A su llegada, cada equipo conducirá su vehículo al parque cerrado. Si se procediera a un control rápido para verificar, deberá preverse que solo puedan acceder a la misma los oficiales autorizados y el competidor o en su caso el piloto u otra persona debidamente autorizada por el competidor, del vehículo que se esté efectuando el control. Además se puede permitir el acceso a 2 mecánicos del equipo que ayuden en las operaciones necesarias.

Se procederá a verificar:

- Su conformidad con el vehículo presentado a las verificaciones técnicas de salida.
- Si existe motivo para aplicar alguna penalización.



- La ausencia de una de las marcas de identificación entrañará la exclusión.
- Una verificación técnica completa, incluyendo el desmontaje del vehículo, podrá ser llevada a cabo a criterio exclusivo de los comisarios deportivos, actuando de oficio o como consecuencia de una reclamación o a petición del director de carrera. En el caso de que el mencionado desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante una fianza complementaria, quien deberá depositarla por adelantado. Si la reclamación tuviera fundamento, esta caución será devuelta al reclamante y cargada al competidor contra el cual fue presentado la reclamación.
- Asimismo, podrán ser verificados vehículos de los certámenes monomarca, si así está estipulado en sus reglamentos correspondientes aprobados por la FCTA.

**13.26.** En caso de exclusión por motivos técnicos en alguna prueba, automáticamente se perderán todos los derechos a que hubiera lugar. Si esta exclusión se repitiera, el piloto quedaría excluido de los Campeonatos y Trofeos de Cantabria, no pudiendo optar a clasificación

### PESAJE

**13.27.** Para poder controlar el peso de los vehículos deberá preverse una báscula de una capacidad de al menos 1.500 Kg. Las básculas homologadas por la FIA serán las únicas cuyas mediciones se considerarán válidas y estas se considerarán inapelables, admitiéndose una tolerancia en el peso de un 0,2 % sobre el valor del peso mínimo establecido para el vehículo en cuestión (redondeando el primer decimal



por defecto si es 1, 2, 3, 4, o por exceso en el caso de que sea 5, 6, 7, 8 o 9), salvo en la especialidad de karting, donde no se admitirá tolerancia alguna en la medida del peso, al ser considerado el peso de cada categoría como un valor mínimo absoluto.

**13.28.** Los vehículos participantes deberán cumplir su peso mínimo establecido en la ficha de homologación, o en su defecto, en la tabla de pesos publicada por la FCTA.

**13.29.** El Equipo que sea requerido para realizar el pesaje de su vehículo debe colaborar para que se realice en las mejores condiciones, y bajo las siguientes normas mínimas:

- Parar el motor (salvo indicación en contra de los Comisarios Técnicos).
- El pesaje se podrá realizar:
  - a) Vehículo con piloto y copiloto a bordo.
  - b) Vehículo sin piloto y copiloto a bordo.

Los pesajes itinerantes se realizarán con piloto y copiloto.

Los oficiales correspondientes podrán, a su exclusivo criterio, realizar pesajes del vehículo sin piloto y copiloto a bordo.

El pesaje deberá ser realizado únicamente en presencia del equipo correspondiente y de los oficiales encargados del mismo.



## Artículo 14. PARQUE CERRADO

**14.1.** El parque cerrado será obligatorio en todas las competiciones en las que estén previstas verificaciones técnicas, el reglamento particular de la prueba precisará el lugar donde será instalado el parque cerrado y el reagrupamiento. El parque cerrado o reagrupamiento será lo suficientemente amplio y protegido para asegurar las funciones que en él se desarrollan y para impedir que ninguna persona no autorizada pueda acceder al mismo.

**14.2.** En el interior del parque cerrado o reagrupamiento, el acceso no será autorizado más que a los oficiales nombrados al efecto, de quienes dependerá el buen funcionamiento del parque y serán los únicos autorizados a dar órdenes a competidores y pilotos, quedará prohibida cualquier operación de comprobación, puesta a punto o reparación, salvo la que esté autorizada por los comisarios deportivos.

**14.3** Si las verificaciones se realizan el día anterior a la celebración de la prueba el organizador deberá habilitar un parque cerrado o parque de asistencia vigilado durante la noche.

**14.4.** Los vehículos participantes deberán acceder al parque cerrado por sus propios medios o en todo caso empujados por sus ocupantes, en ningún caso podrán recibir ayuda externa.

**14.5.** Solamente los oficiales del parque y/o los miembros del equipo podrán empujar un vehículo de competición a la entrada, en el interior o



a la salida de una zona considerada como parque cerrado. Esta maniobra comportará una penalización de 30 segundos.

**14.6.** Estarán totalmente prohibidas todo tipo de maniobras de aceleración, trompos etc. en el recinto del parque cerrado o reagrupamiento.

**14.7.** Después de haber aparcado su vehículo en el parque cerrado, los pilotos deberán obligatoriamente parar el motor y abandonar inmediatamente el parque cerrado. A partir de este momento, la entrada al mismo estará prohibida a los miembros del equipo.

**14.8** Para optar a la clasificación final los vehículos participantes, permanecerán en el parque cerrado de final de prueba, durante el periodo establecido para la presentación de posibles reclamaciones, que será de 30 minutos a partir de la publicación de la clasificación final provisional. En el caso de reclamación el plazo de permanencia podría ser aumentado por los comisarios deportivos para los vehículos implicados. No se podrá retirar el vehículo del parque cerrado al final de la prueba hasta no estar concluida la entrega de trofeos bajo pena de exclusión. Únicamente podrá retirarse el vehículo del parque cerrado bajo autorización del director de carrera o del colegio de comisarios deportivos, en caso de tratarse de un equipo foráneo y/o por circunstancias especiales.

**14.9.** Para la especialidad de slalom se reduce el tiempo de parque cerrado a 10 minutos.



**14.10.** Para salir de un parque cerrado de salida o de reagrupamiento, el equipo será autorizado a entrar a pie el parque 15 minutos antes de su hora de salida. En el caso de que un parque de reagrupamiento no dure más de 15 minutos, los equipos podrán permanecer dentro del mismo.

No presentarse el piloto o copiloto en el primer control horario del rallye con la indumentaria obligatoria, sanción económica al infractor, pudiendo llegar a la exclusión en caso de ser reincidente.

**14.11.** En el interior de un parque cerrado, la puesta en marcha de los motores se puede realizar por medio de una batería exterior. Esta operación únicamente puede ser realizada por los miembros del equipo. Esta batería no podrá ser transportada en el vehículo.

**14.12.** Si los comisarios técnicos de un rallye consideran que el estado de un vehículo llega a ser tan defectuoso que puede afectar a la seguridad de la circulación por carretera, este vehículo debe ser obligatoriamente reparado en presencia de un comisario técnico.

**14.13.** El tiempo empleado en la reparación debe ser considerado como minutos de retraso en un sector de enlace, con el fin de evitar que un equipo busque recuperar el tiempo perdido. El equipo recibirá una nueva hora de salida después de la reparación, si el tiempo perdido provoca un retraso respecto a la hora de salida que se hubiera previsto inicialmente.

**14.14.** Como excepción a las normas de parque cerrado, pero bajo el control de un comisario autorizado o de un comisario técnico, está permitido al equipo, dentro de un parque cerrado de salida, de reagrupamiento o de fin de etapa:



- Cambiar con los medios de a bordo, un neumático pinchado o deteriorado.
- Proceder al cambio de parabrisas o de la luneta trasera con posibilidad de ayuda exterior. Si para reemplazar el parabrisas es necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el Artículo 14.13.

Estas intervenciones deberán estar totalmente terminadas antes de la hora de salida; en caso contrario el sobrepasar esta hora entrañará una penalización en las mismas condiciones que las previstas en el Artículo 15.14.

#### Artículo 15.- OFICIALES

**15.1.** Todas las personas que realicen funciones de oficial deberán estar en posesión de la licencia de oficial válida para la temporada en curso y para el cometido a realizar.

**15.2.** El comité organizador será el responsable de publicar antes del inicio de la prueba, un complemento con el listado de oficiales que vaya a actuar en la prueba, donde conste:

- Comedido para el que han sido nombrados.
- Nombre y apellidos de los oficiales.
- Su número de licencia.

**15.3.** Los cuadros de oficiales de cada prueba deberá contar con tres comisarios deportivos, los comisarios técnicos necesarios, el director de carrera y un director adjunto (si fuera necesario), el responsable de seguridad y los jefes de tramo siendo recomendables un secretario de carrera y un relaciones con los participantes con licencias vigentes, cuyo número figurará a continuación de su nombre.



Los comisarios deportivos y comisarios técnicos serán designados por la FCTA en cada prueba. Esta relación será publicada tres (3) días con anterioridad al comienzo de la competición y deberá contar con la aceptación de todos los oficiales.

**15.4.** Los cronometradores y comisarios de ruta en número necesario según la estructura de la prueba, estarán también en posesión de la licencia de oficial correspondiente.

**15.5.** El colegio de comisarios deportivos deberá prever un programa de reuniones durante el desarrollo de la prueba, de las cuales se levantarán las actas y decisiones correspondientes.

Se habilita a partir del sábado anterior a la prueba un email de contacto con el colegio de comisarios deportivos (especificado en el reglamento particular) para enviar cualquier notificación o incidencia referente a la prueba, por parte de Oficiales y Deportistas.

**15.6.** El colegio de comisarios deportivos de la prueba supervisará que se lleve a efecto la publicación de la citada relación. En el caso de producirse alguna baja, por causas de fuerza mayor, quien sustituya a los oficiales inicialmente nombrados, deberán poseer la licencia válida para el cargo correspondiente.

**15.7.** Debe existir una comunicación adecuada permanente entre los comisarios deportivos y el director de carrera y al menos uno de los comisarios deportivos debe encontrarse en la proximidad de la dirección de carrera, al objeto de que puedan ser tomadas las decisiones necesarias sin retraso.



**15.8.** En todas las pruebas incluidas dentro de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenge de Cantabria, así como para certámenes nacionales o internacionales que se celebren dentro del ámbito de la comunidad autónoma cántabra sea cual sea la especialidad, el organizador podrá optar por delegar el cronometraje en la FCTA o asumir la responsabilidad del cronometraje, en cuyo caso deberá:

- a) Designar un oficial responsable del cronometraje, con licencia en vigor.
- b) Designar a los oficiales cronometradores, que deberán estar en posesión igualmente de la licencia de cronometrador.
- c) Remitir a la FCTA los datos de la empresa que realizará el cronometraje (Nombre, CIF o NIF y en general los datos que la capaciten para desarrollar una labor comercial).
- d) Remitir un informe a la FCTA en el que se haga constar, el material que va a ser utilizado, el programa informático de gestión de tiempos a emplear, los medios e infraestructuras con las que se va a contar, y en general todos los aspectos que intervengan en el cronometraje.
- e) En caso de contratar los servicios de cronometraje con una empresa externa y requerir material de cronometraje o señalización propiedad de la FCTA, deberá de solicitarse con una antelación de 15 días, además de nombrar un responsable del mismo aceptado por la FCTA y tendrá un costo de 400 € en concepto de alquiler para su cuidado y mantenimiento. El material cedido también se limitará, en todo caso, al disponible en cada momento.

El importe de los mencionados gastos será abonado a la FCTA antes del comienzo de la prueba.



En todos los casos, la FCTA se reserva el derecho a inspeccionar todo el proceso relativo a la gestión del cronometraje, llegando incluso a asumir el mismo, si entendiese que no se ofrecen las garantías suficientes para su correcto funcionamiento.

**15.9.** La FCTA podrá nombrar en todas las pruebas puntuables un delegado de seguridad encargado de:

- Supervisar el recorrido de la prueba con suficiente antelación a la fecha de celebración y verificar el plan de seguridad previsto así como establecer las modificaciones necesarias sobre el montaje de seguridad y ubicación de puestos de control o cronometraje.
- Durante el desarrollo de la prueba podrá verificar el montaje conforme al plan de seguridad acordado. Estará en contacto permanente con el director de carrera, jefe de seguridad y comisarios deportivos, y tendrá potestad decisoria sobre el desarrollo de la prueba ante cualquier incidencia.

**15.10.** La FCTA podrá nombrar en todas las pruebas puntuables un delegado/inspector, no teniendo función ejecutiva alguna, pero sí de supervisión total para posterior informe a la FCTA. Tendrá libre acceso a todas las áreas de la prueba además de:

- Revisar los certificados de los seguros, pudiendo suspender la carrera en caso de incumplimiento.
- Asistir a todas las actuaciones de oyente, incluso a las decisiones de los comisarios deportivos.
- Servir de lazo de unión entre la organización, deportistas y la FCTA.
- Realizar una labor informativa sobre reglamentos y normativa.



- Recoger las actas, documentación y clasificaciones generadas durante la prueba.
- También en el marco de sus funciones, el delegado, los comisarios deportivos y la persona designada por el organizador o la FCTA, podrán verificar a su exclusivo criterio todas las medidas técnicas y/o de seguridad previstas en la prueba, para ello deberán de respetar las siguientes condiciones:
  - a) Iniciarán el recorrido de la competición en el horario establecido a tal efecto, resolviendo los problemas relacionados con la seguridad, debiendo estar en permanente contacto con dirección de carrera para que conozca dichos problemas.
  - b) Su entrada en el recorrido de la prueba, será después del Responsable de Seguridad y antes del vehículo "00".
  - c) Si durante el recorrido fueran alcanzados por el vehículo "0", se situarán fuera de la carretera y esperarán el paso del coche "FIN" antes de reanudar la marcha.
- Una vez finalizada la prueba, el delegado emitirá un informe de la competición y de las posibles mejoras que entienda deban realizarse en futuras ediciones. Este informe será enviado a la mayor brevedad posible a la FCTA y al organizador de la prueba.

#### 15.11. Responsable de seguridad de la prueba.

- a) Los organizadores de Competiciones puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenge de Cantabria deberán nombrar un responsable de seguridad.
- b) El responsable de seguridad deberá remitir a la FCTA el plan de seguridad de la prueba.



c) En caso de cualquier modificación que afecte a la seguridad de la prueba, el responsable de seguridad deberá consensuar previamente sus criterios con el director deportivo y delegado de la FCTA

**15.12.** Deberán nombrarse suficientes comisarios de ruta para el mantenimiento del orden y control de la prueba. Dependerán del responsable de seguridad propuesto por el organizador y deberán, como mínimo de:

- Ser mayor de 18 años y poseer permiso de conducir.
- Disponer por escrito de las instrucciones precisas dadas por el responsable de seguridad de la prueba y que habrán sido explicadas previamente por este o por los agentes de autoridad que den cobertura a la prueba.
- Disponer de un sistema de comunicación eficaz que permita al responsable de seguridad entrar en contacto con el personal habilitado durante la celebración de la prueba.
- Disponer del material de señalización adecuado.

**15.13.** La FCTA podrá nombrar en todas las pruebas puntuables un Inspector Federativo, no teniendo función ejecutiva alguna, pero sí de supervisión total para posterior informe a la FCTA.

Tendrá libre acceso a todas las actuaciones, tanto en dirección de carrera como de comisarios, cronometradores, clasificaciones, etc., además de las siguientes misiones:



- Recoger la documentación obligatoria entregada por la organización, para la confección de los Campeonatos y Trofeos de Cantabria.
- Revisar antes de la salida de las pruebas, los certificados de los seguros (obligatorio y voluntario), teniendo poder para suspender la carrera en caso de incumplimiento.
- Asistir a todas las actuaciones, de oyeate, incluso a las decisiones de los comisarios deportivos.
- Servir de lazo de unión entre la organización de la prueba y la FCTA.
- No tendrá poder decisorio sobre los oficiales de la prueba, solamente una labor informativa sobre reglamentos y campeonatos.
- Será el encargado de controlar la publicidad contratada por la FCTA para sus respectivos Campeonatos y Trofeos.

**15.14.** El Inspector de una prueba podrá también ostentar el cargo de director de competición, teniendo, a su criterio, en caso de necesidad, incumplimiento grave de los reglamentos, por razones de seguridad o muy grave descontrol en el desarrollo de la carrera, autoridad suficiente para dirigir la actuación del director de carrera e incluso sustituirle, pudiendo en caso extremo suspender la prueba.

Los gastos ocasionados por el inspector, serán a cargo de la FCTA

Los Inspectores deberán ser debidamente identificados por las organizaciones, personalmente, así como su vehículo.

Este cargo podrá ser desempeñado por el delegado federativo.



## Artículo 16. RECLAMACIONES Y APELACIONES

**16.1.** Toda reclamación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en el Código Deportivo Internacional en sus artículos 13 y 15.

**16.2.** Cualquier competidor podrá presentar una reclamación contra la conformidad de otro vehículo con los reglamentos técnicos aplicables. Esta podrá versar sobre diferentes elementos mecánicos, los cuales obligatoriamente deberán ser especificados. En consecuencia una única reclamación contra un vehículo podrá versar sobre un conjunto de diferentes elementos mecánicos. Pero estos, deben ser específicamente identificados. En cualquier caso las reclamaciones deberán concretarse sobre aspectos bien definidos, nunca sobre conceptos vagos o generales.

**16.3.** Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, adjuntando el importe de 1.000 € que no será devuelto si la reclamación es considerada injustificada. Se exigirá una caución complementaria de 500 € si la reclamación se realizase sobre el peso del vehículo.

**16.4.** Si la reclamación exigiera el desmontaje y montaje de diferentes partes de un vehículo, el reclamante deberá depositar una fianza complementaria conforme a la siguiente tabla de elementos y tiempos.



| Elementos   | Tiempo   |
|---|----------|
| <b>ÁREA 1: CARROCERIA</b>                         |          |
| a) Interior                                       | 3 horas  |
| b) Exterior                                       | 3 horas  |
| <b>ÁREA 2: SUSPENSION</b>                         |          |
| a) Delantera                                      | 3 horas  |
| b) Trasera  | 3 horas  |
| <b>ÁREA 3: TREN RODANTE</b>                       |          |
| a) Ruedas   | 1 hora   |
| b) Frenos   | 4 horas  |
| c) Dirección                                      | 4 horas  |
| <b>ÁREA 4: TRANSMISIÓN</b>                        |          |
| a) Caja de cambios                                | 9 horas  |
| b) Grupo  | 7 horas  |
| c) Diferencial                                    | 10 horas |
| d) Embrague                                       | 6 horas  |
| <b>ÁREA 5: MOTOR CULATA, CÁMARA DE COMBUSTIÓN</b> |          |
| a) Cilindrada                                     | 9 horas  |
| b) Relación volumétrica                           | 10 horas |
| c) Junta culata                                   | 9 horas  |
| d) Colectores                                     | 9 horas  |
| e) Árbol de levas                                 | 14 horas |
| f) Válvulas, muelles                              | 15 horas |
| g) Balancines, empujadores                        | 15 horas |
| h) Poleas, cadenas, correas                       | 4 horas  |



### ÁREA 6: MOTOR (BAJOS, CARTER)

|                     |          |
|---------------------|----------|
| a) Pistones, bielas | 16 horas |
| b) Cigüeñal         | 12 horas |
| c) Volantes         | 7 horas  |

### ÁREA 7: MOTOR (ALIMENTACIÓN)

|                      |         |
|----------------------|---------|
| a) Carburadores      | 3 horas |
| b) Inyección         | 4 horas |
| c) Sobrealimentación | 7 horas |

### ÁREA 8: CATALIZADOR Y LINEA DE ESCAPE

|                                  |         |
|----------------------------------|---------|
| a) Catalizador y línea de escape | 3 horas |
|----------------------------------|---------|

TOTAL DEL VEHÍCULO 75 horas

CONJUNTO MOTOR (SIN ALIMENTACIÓN) 32 horas

Los tiempos establecidos se facturarán al precio que figure como hora de taller en el lugar donde se realice el desmontaje y posterior montaje. Si este precio oficial no existiese se facturará a 50 euros la hora.

**16.5.** 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.

**16.6.** 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.



**16.7.** Los competidores tienen el derecho de apelación según lo indicado en el C.D.I. y presentando una caución económica de 2.500 €.

**16.8.** En caso de surgir diferencias en la interpretación de las prescripciones del presente reglamento, solamente la FCTA está cualificada para tomar una decisión.

## Artículo 17. CITACIONES, RESOLUCIONES Y CONVOCATORIAS

**17.1.** Corresponde al competidor (o a su representante debidamente acreditado) la obligación de prestar la debida colaboración para ser informado de cualquier citación, resolución o convocatoria, realizado por el director de carrera, su adjunto o por el colegio de comisarios deportivos en el desarrollo de una competición y que afecte a su equipo.

**17.2.** Excepcionalmente, la citación, resolución o convocatoria será publicada en el tablón de avisos de la competición y será suficiente a efectos de notificación, si no se ha podido comunicar personalmente al interesado por causas imputables al mismo.

En dicho caso, el secretario de la prueba realizará un informe del proceso de citación realizado que será remitido al colegio de comisarios deportivos para su conocimiento y a los efectos oportunos. Realizados estos trámites, el citado colegio de comisarios deportivos podrá proseguir el expediente no pudiendo los competidores afectados alegar ignorancia o desconocimiento por causa de ello.



## Artículo 18. RESULTADOS Y CLASIFICACIONES

**18.1.** En cada una de las pruebas puntuables se establecerá al menos una clasificación general y otras clasificaciones parciales para los distintos Campeonatos, Copas o Trofeos.

**18.2.** Los puntos obtenidos en cada prueba resultarán de multiplicar los puntos asignados a la clasificación correspondiente por el coeficiente de la prueba si le hubiera. Los puntos asignados a cada puesto (salvo que el reglamento de cada Campeonato, Copa o Trofeo indique otra cosa) serán los siguientes:

| Puesto | Puntos | Puesto    | Puntos |
|--------|--------|-----------|--------|
| 1º     | 20     | 7º        | 4      |
| 2º     | 15     | 8º        | 3      |
| 2º     | 12     | 9º        | 2      |
| 4º     | 10     | 10º a 15º | 1      |
| 5º     | 8      | resto     | 0      |
| 6º     | 6      | abandonos | 0      |

**18.3.** Para elaborar las distintas clasificaciones finales de los Campeonatos, Copas y Trofeos, se tendrán en cuenta los resultados de:

- Pruebas celebradas puntuables 4 o menos, todos los resultados.
- Pruebas celebradas puntuables 5 a 7, todos los resultados menos uno.
- Pruebas celebradas puntuables 8 o más, todos los resultados menos dos.



Se pueden descontar resultados a final de año en pruebas en las que se ha competido, se haya finalizado o no.

Para que se considere Campeonato de Cantabria Rallyes / Rallysprint / Montaña/ Slalom el mínimo de pruebas a celebrarse deben de ser 3.

**18.4.** Tendrán opción a los Campeonatos, Copas y Trofeos, todos los participantes que tengan un mínimo de tres resultados (salvo que el reglamento de cada Campeonato, Copa o Trofeo indique otra cosa).

**18.5.** Para los Campeonatos de Clásicos de Velocidad y Propulsión, de todos los resultados se retendrán los DOS mejores resultados entre los rallyes + CUATRO mejores resultados en rallysprint + DOS mejores tiempos en montaña y la suma de estos conformará la clasificación final. En caso de empate será aplicable el art.19. teniendo en cuenta el resto de pruebas disputadas.

## Artículo 19. EMPATES

**19.1.** Si al final del Campeonato, Copa o Trofeo dos o más participantes resultasen con la misma puntuación, la regla de desempate será la siguiente:

1º. Según la calidad de los puestos obtenidos (primeros puestos, después segundos puestos, etc.) en las clasificaciones de las pruebas puntuables.



2º. Según la calidad de los puestos obtenidos entre ellos, (primeros puestos, después segundos puestos, etc.), en las clasificaciones de las pruebas puntuables en las que hayan coincidido.

3º. Quien haya conseguido la mejor clasificación en la primera competición de la temporada, segunda, tercera y así sucesivamente.

**19.2.** Los reglamentos deportivos de cada Campeonato, Copa o Trofeo, podrán especificar otros métodos para la obtención de las clasificaciones y los desempates.

## Artículo 20. ACTAS

**20.1.** Durante el desarrollo de las pruebas, las decisiones de los comisarios deportivos y comisarios técnicos, las incidencias de cronometradores o cualquier otro oficial, se reflejarán en las correspondientes actas que deberán estar fechadas y firmadas por ellos.



## Artículo 21. ENTREGA DE TROFEOS

**21.1.** En todas las pruebas puntuables para los Campeonatos, Copas y trofeos de Cantabria, es obligatorio cumplir el presente protocolo para la ceremonia de entrega de trofeos. El incumplimiento del mismo podría suponer sanciones para el organizador. Asimismo, si un premiado no devolviera un trofeo cuando se produzca una modificación en la clasificación que generó el pódium podrá ser sancionado.

**21.2.** Será de carácter obligatorio, para los participantes que opten a algún premio o trofeo, asistir al acto de entrega de trofeos, entendiéndose en caso de no asistir, que renuncia a ellos.

**21.3.** En todas las pruebas puntuables, el organizador deberá entregar trofeos de calidad y dignos a los cinco primeros equipos de la clasificación general y al resto de equipos designados en el reglamento particular. En caso de que el equipo lo formen piloto y copiloto, deberá entregarse un trofeo a cada uno.



**21.4.** La ceremonia de entrega de trofeos deberá reunir los siguientes requisitos:

- Elegir un emplazamiento céntrico, concurrido y accesible.
- Colocar un podio sólido y de decoración cuidada.
- Colocar pancartas o banderas de patrocinadores así como de la FCTA.
- Un equipo de megafonía y si fuera preciso, iluminación artificial.
- Espacios reservados para la prensa gráfica e invitados.
- Una carpa junto al podio en función de las condiciones meteorológicas.

**21.5.** Deberá preverse una mesa en la zona de pódium, con capacidad suficiente para albergar todos los trofeos que se entregarán durante la competición.

## Artículo 22. DERECHOS DE IMAGEN

**22.1.** Los derechos de imagen y de difusión pública de las competiciones puntuables para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Cantabria, pertenecen en exclusiva a la FCTA.



**22.2.** En consecuencia, la formalización de la inscripción en una de estas competiciones implica para los competidores, pilotos, copilotos y miembros de los equipos que tomen parte en la misma, la cesión expresa a la FCTA de la facultad de captar, registrar, gestionar comercialmente y difundir las imágenes de los vehículos participantes y de los deportistas que los ocupen, en los términos y condiciones que tengan por convenientes.

**22.3.** En copas comerciales privadas, esta cesión se realiza igualmente a las marcas y entidades convocantes de los mismos y exclusivamente para la promoción de su certamen.

**22.4.** En ningún caso la FCTA podrá utilizar la imagen personal de personas físicas involucradas en una carrera para finalidades distintas a la mera retransmisión del evento deportivo o para la promoción del deporte.

**22.5.** La instalación de cámaras on-board en los vehículos estará permitida de acuerdo a las siguientes indicaciones:

- El piloto o competidor deberán informar en las verificaciones técnicas previas de la instalación de este dispositivo en su vehículo.
- Es responsabilidad del piloto que estos dispositivos se encuentren correctamente instalados de acuerdo a las indicaciones de los comisarios técnicos.
- Es obligación del piloto y competidor facilitar las imágenes captadas por este dispositivo a la FCTA si ésta lo requiriese.
- Es importante recordar que en beneficio de la imagen de nuestro deporte debe evitarse en todo momento el uso indebido del material captado por las cámaras on-board.



## Artículo 23. DIFUSIÓN DE LAS PRUEBAS

**23.1.** Se recomienda a los organizadores que toda prueba puntuable para un Campeonato, Copa o Trofeo de Cantabria tenga una página web, así como habilitar perfiles de la prueba en las principales redes sociales. Deberán contener información actualizada antes, durante y después de la prueba.

**23.2.** Es recomendable que el organizador prevea la presencia de una emisora de radio con programación específica para la prueba.

**23.3.** Es recomendable la designación de un responsable de prensa encargado de difundir toda comunicación relacionada con la prueba a los medios, así como mantener vivas las redes sociales y web de la prueba.

**23.4.** Es recomendable organizar presentaciones de las pruebas a celebrar, eligiendo un lugar adecuado, vistoso y elegante. La zona contará con espacio diferenciado para la presidencia y la zona de invitados. Es recomendable invitar a las autoridades políticas vinculadas a la prueba, patrocinadores y una autoridad deportiva relevante. El acto deberá estar conducido por un presentador y la puesta en escena deberá estar cuidada (mesa, fondo, banderas, flores, etc.) para que genere un ambiente agradable y armonioso.



## Artículo 24. REGLAMENTO TÉCNICO

**24.1.** Serán admitidos a participar según la disciplina, los vehículos de grupo X, X+ P, T, H, A, N, N+, R1, R2, R2T, 2RM, R3, R3T, R3D, R4, R4 KIT, R5, RALLY1, RALLY2, RALLY2 KIT, RALLY3, RALLY4, RALLY5, N1, N2, N3, N5, S1600, S2000, Kit Car, WRC, WRC 2, GT Rallye RFEDA, R-GT, CM+, CM Promo, Car-Cross, CN, C3, E2/SH, E2/SC, E2/SS, E1N, E2N, BN, GT2, GT3, S NAC. El Campeonato de Slalom se regirá por su propio reglamento técnico.

**24.2.** Se autoriza la participación de vehículos de grupo A y N durante un periodo suplementario de 4 años subsiguientes a la expiración de su homologación en las condiciones del artículo 2.7.1.c del CDI.

**24.3.** Para ser admitidos a participar en pruebas de carretera abierta, todos los vehículos deberán estar matriculados y cumplir los requisitos establecidos por la administración para circular por carreteras abiertas al tráfico y disponer de todas las medidas de seguridad que exige el Código de la Circulación vigente.

**24.4. GRUPO X-** Vehículos de tracción delantera no turboalimentados con el motor del modelo (conjunto bloque/culata) o del grupo/marca :

|                                       |         |
|---------------------------------------|---------|
| GRUPO X - HASTA 1300 CC               | CLASE 1 |
| GRUPO X - DESDE 1300 CC HASTA 1600 CC | CLASE 2 |
| GRUPO X - DESDE 1600 CC HASTA 2000 CC | CLASE 3 |
| GRUPO X - MAS DE 2000 CC              | CLASE 4 |



**24.5. GRUPO P** (PROPULSION) – Vehículos de tracción trasera con el motor del mismo grupo

GRUPO P1 - HASTA 2500 CC CLASE 3  
GRUPO P2 - MAS DE 2500 CC CLASE 4

En los vehículos BMW y de similares características los pesos serán los siguientes

| CILINDRADA    | PESO     |
|---------------|----------|
| Hasta 2500 cc | 1.030 kg |
| Hasta 2800 cc | 1.120 kg |
| Hasta 3000 cc | 1.150 kg |
| Hasta 3200 cc | 1.200 kg |

**24.6. GRUPO T** (TURBO) – Vehículos turboalimentados de 2 y 4 ruedas motrices, cuya ficha de homologación es hasta 31/12/1995

- Coeficiente cilindrada hasta 1988 multiplica por 1.4
- Coeficiente cilindrada desde 1988 hasta 1995 multiplica por 1.7
- En este grupo T (sin fecha de corte) también entrarían los diesel (cilindrada real por 1.5)

GRUPO T1 HASTA 2000 CC CLASE 3  
GRUPO T2 MAS DE 2000 CC CLASE 4



**24.7. GRUPO H** (VEHICULOS HISTORICOS). Estos vehículos deben de estar homologados por la FIA hasta el 31/12/90. Deberán estar conformes a la normativa FIA actual para vehículos históricos de rallye, esto es según ficha de homologación y anexo K FIA.

Sólo se admite como modificación extraordinaria la instalación de una dirección asistida eléctrica en la columna de dirección y el depósito de seguridad FIA.

Estos vehículos irán ordenados por clase según la siguiente tabla de cilindradas, o cilindrada corregida aplicando el coeficiente corrector de turbo que corresponda en cada caso, resultando:

- |                               |         |
|-------------------------------|---------|
| • Hasta 1300 CC               | CLASE 1 |
| • Desde 1300 CC hasta 1600 CC | CLASE 2 |
| • Desde 1600 CC hasta 2000 CC | CLASE 3 |
| • Más de 2000 CC              | CLASE 4 |

**24.8. GRUPO X+** CLASE 5

Vehículos de los grupos X/P/T/H que disponen de cambio secuencial o dispone de admisión tipo kit car que no los tenga homologados en su ficha de homologación.

**24.9. GRUPO FIA – RFDA - 2RM** CLASE 6

Los vehículos; R2 / R2T/ 2RM / R3 / R3T/ R3D / kit car / S1600 (N FIA) / RALLY4 / RALLY5.



Los coches antiguos con ficha de homologación caducada y que la cumplan (para no perjudicarles pueden optar a la clase X por cilindrada), de la misma manera que los grupo H

Como única salvedad habrá un peso inferior en 30 kilos en dos tipos de coches en aras de la igualdad mecánica.

R2 1000 kg peso

R3 1050 kg peso

#### **24.10. GRUPO 4RM FIA / RFEDA CLASE 7**

Será aplicable a todos los vehículos 4RM con ficha de homologación desde 1/1/1996.

Los vehículos X / N1 / N5 /R4 RFEDA / R5 / N+ RFEDA/ deberán llevar equipada brida (tablas) e irán a la clase 7.

Los vehículos que dispongan por ficha de válvula pop-off deberán llevarla bajo reglamentación FIA R5 RFEDA N5.

Vehículos cuya ficha de homologación es posterior a 1/1/1996, en ningún caso podrán llevar más de 36 mm de brida de admisión y deberán cumplir la ficha. Los vehículos N1, N+ y R4 podrán llevar equipada una brida de admisión de 36 mm con un peso mínimo de 1350 kgs cumpliendo el resto de la ficha de homologación.

(Grupo A). Se autoriza el montaje de manguetas fabricadas por RMC Motorsport con material aluminio 70.75-T6 y referencia RM5 K44001 (derecha) y RM5 K44002 (izquierda) en los vehículos grupo N5 construidos por RMC Motorsport.



### 24.11 **GRUPO GT/RGT** CLASE 7

Aquí entran los Porsche en sus diferentes versiones / Lotus / 360 / 350Z... Deberán competir bajo las limitaciones de la RFEDA

Admisión y peso por ficha homologación (tabla publicada por la RFEDA en Reglamento CERA/SUPER CER 2022).

| <b>TABLA DE PESOS-BRIDAS DE LOS VEHÍCULOS GT RALLYE</b> |                        |                           |  |                            |
|---|------------------------|---------------------------|--|----------------------------|
| <b>VEHÍCULO</b>   | <b>Nº HOMOLOGACIÓN</b> | <b>PESO EN VACÍO (kg)</b> | <b>PESO CON EQUIPO (kg) (ART. 3.2)</b> | <b>BRIDA ADMISIÓN (mm)</b> |
| Nissan 350Z   | GT-R-01                | 1250                      | 1410                                   | -                          |
| Porsche 997 GT3 Cup Rallye                              | GT-R-02                | 1230                      | 1390                                   | -                          |
| Ferrari 360 Rallye                                      | GT-R-03                | 1200                      | 1360                                   | -                          |
| Porsche 997 GT3 Cup Rallye 2008                         | GT-R-04                | 1250                      | 1410                                   | -                          |
| Lotus Exige GT Rallye                                   | GT-R-07                | 870                       | 1030                                   | -                          |
| Lotus Exige 240 R                                       | GT-R-08                | 870                       | 1030                                   | -                          |
| Lotus Exige Cup 260                                     | GT-R-09                | 870                       | 1030                                   | -                          |
| Porsche 997 GT3 Cup Rallye 2010                         | GT-R-10                | 1280                      | 1440                                   | -                          |
| Porsche 996 GT3 Cup Rallye 2001                         | GT-R-11                | 1170                      | 1330                                   | -                          |

**24.12. GRUPO PT** (PROTOTIPO) Entra cualquier coche que no entre en todo lo anterior, como los que tienen un motor que no es de la misma marca o grupo, o que dispongan de un motor de motocicleta.

Se registrarán por el CDI y se aceptarán a criterio de la FCTA, si algún coche de los grupos anteriores por el motivo que sea no cumple el Reglamento



podrá disfrutar de la participación de la prueba.

En este grupo, en ningún caso ningún vehículo puntuará, bloqueará puntos ni podrá inscribirse en una copa comercial. Tampoco entrarán en ninguna clasificación ni de los campeonatos de Cantabria ni en cualquier otra clasificación que hubiera.

#### **24.13. CM + CM PROMO**

Se regirán por el Reglamento de la RFEDA 2021

|          |         |
|----------|---------|
| CM PROMO | CLASE 8 |
| CM +     | CLASE 9 |

#### **24.14. CAR CROSS**

Se regirán bajo normativa RFEDA 2021, irán a la clase 8.

#### **24.15. PARTICULARIDADES TODAS CATEGORIAS:**

- Se admite el uso de calentadores en todos los grupos y clases.
- Todos los depósitos de seguridad deben ser norma FIA y estar al día de revisión (salvo normativa Clásicos de Regularidad).
- Se podrá usar el combustible bioetanol E-85 (disponiendo del extintor homologado para dicho combustible)
- Se podrá marcar neumáticos con sistema de rotuladores si el sistema de pegatinas no funciona correctamente. Dicho marcaje será a criterio de los oficiales.
- SISTEMAS DE EXTINCION: se deberá acreditar mediante factura la revisión de los extintores y quedará grapado al pasaporte técnico. Recomendable disponer de inhibidor de llama Mangiafuoco.



- En cuanto a normativas de seguridad de todas las clases se registrarán bajo el anexo J y el CDI, sólo se registrará bajo el anexo K los históricos.
- La pérdida del pasaporte acarreará una sanción de 10€.
- Queda totalmente prohibido participar en una prueba con las lunas rotas. Se podrá cambiar en cualquier momento bajo el control de los técnicos de la FCTA

#### **24.16 CLASICOS DE VELOCIDAD:**

Podrán participar en esta categoría los coches que cumplan con el artículo 24.7 del presente reglamento.

Para poder inscribirse a la categoría de clásico de velocidad será obligatorio obtener un pasaporte de vehículo histórico de velocidad expedido por la FCTA. Este pasaporte deberá solicitarse en enero hasta el 15 de Febrero y del 15 al 30 de Mayo para elaborar los pasaportes nuevos. No pudiendo realizarse más a lo largo del año. Su coste será de 20 €.

Si el vehículo ya tuviera un pasaporte de histórico expedido por la RFEDA o la FIA, no será necesario solicitar pasaporte de la FCTA, pero se deberá acreditar debidamente su existencia y se podrá someter al vehículo a la comprobación visual de dicho pasaporte.

#### **24.17 PESOS**

Las tablas de pesos de los grupos X, T, P, H y X+ se adjudicaría un peso por la cilindrada más el corrector turbo si corresponde, se pesará el vehículo sin ocupantes.



Esta tabla de pesos no es aplicable en ningún caso a los vehículos admitidos en las clases 6 y 7

En los vehículos de la categoría T1/T2 se puede elegir entre handicap brida o peso

| <b>CILINDRADA</b> | <b>PESO</b> |
|-------------------|-------------|
| Hasta 1000 cc     | 680 kg      |
| Hasta 1400 cc     | 750 kg      |
| Hasta 1600 cc     | 850 kg      |
| Hasta 2000 cc     | 900 kg      |
| Hasta 2500 cc     | 1.030 kg    |
| Hasta 3000 cc     | 1.200 kg    |
| Hasta 4000 cc     | 1.300 kg    |
| Más de 4000 cc    | 1.400 kg    |

Si el vehículo es del grupo F FIA y está cumpliendo la ficha al 100%, podrá pesar lo que indica dicha ficha, por ejemplo un Peugeot 205 Rallye en grupo A con ficha A 5366 indica 740 kg de peso. Si es X+ su peso debería ser mínimo 850 kg.

El cumplimiento de la ficha será estricto, no será ni grupo X ni X+, ahí deberían llevar 850 kg.

Los T1 y T2 podrá ir sin pesaje si instalan una brida de 38 mm (época FIA).



## 24.18 TABLA DE BRIDAS Y PESOS CLASES 6 Y 7 BRIDAS

| <b>Grupo</b>                    | <b>Ø máximo de brida (mm)</b> |
|---------------------------------|-------------------------------|
| WRC FIA 2000 CC                 | 34                            |
| WRC FIA 1600 CC HASTA 2016      | 33                            |
| WRC FIA 1600 DE 2016 A 2018     | 36                            |
| R5 FIA / RALLY2                 | 32                            |
| S2000 (1.6T o RRC) FIA          | 28                            |
| R4 FIA                          | 33                            |
| NACIONAL 1 (RFEDA)              | 34                            |
| NACIONAL 5 (RFEDA)              | 34                            |
| PORCHE 2008 (RFEDA)             | SEGÚN FICHA RFEDA             |
| PORCHE 2010 (RFEDA)             | SEGÚN FICHA RFEDA             |
| R3T                             | 29                            |
| N FIA                           | 33                            |
| N+ RFEDA                        | 34                            |
| R2T                             | SEGÚN FICHA FIA               |
| OTROS GT /RGT                   | SEGÚN FICHA RFEDA             |
| N+/R4/N1/X a partir 96 +1350 kg | 36                            |



## PESOS

| <b>Grupo</b>       | <b>Peso</b>       |
|--------------------|-------------------|
| R1                 | FICHA FIA         |
| N2                 | SEGÚN FICHA       |
| R2 ATMOSFERICO     | 1.000 kg          |
| R2T                | 1.030 kg          |
| N3                 | SEGÚN FICHA       |
| R3T / R3           | 1.050 kg          |
| R4                 | 1.230 kg          |
| N+                 | 1.230 kg          |
| NACIONAL 1 (RFEDA) | 1.200 kg          |
| NACIONAL 5 (RFEDA) | 1.230 kg          |
| R5 / RALLY2        | 1.230 kg          |
| S 2000             | 1.200 kg          |
| GT / RGT           | SEGÚN FICHA RFEDA |
| N+/R4/N1 Brida     | 1350 kg           |

Los lastres deben ir declarados y precintados, cualquier pesaje sin un lastre declarado no será aceptado. Dicho lastre deberá ir declarado en el pasaporte técnico.

La forma de anclaje de los mismos será la reflejada en el CDI.

**24.19.** En montaña no habrá asignada tabla de bridas y pesos de las clases 1 a 7, sólo habrá tabla de pesos para las clases 8 y 9 y del resto de vehículos admitidos en dichas clases según ficha de homologación.



## 24.20. REGULARIDAD SPORT

– Vehículos admitidos homologados por la FIA hasta 31/12/90, incluidos los homologados por la FIA en los grupos 1 2 3 4 5 A N y B.

– Se permite cambiar el motor por otro de la época (máximo usar motor fabricado hasta 1990 mismo grupo/marca) sin hándicap. Si el motor fuese posterior a 1990, se estudiará por parte de la comisión de clásicos la aplicación de un posible hándicap de hasta el 20% en función de las características del nuevo motor. Para ello se debe enviar al comienzo de la temporada o en su defecto previo a la primera carrera, con una antelación mínima de 15 días naturales, por correo electrónico a [clasicosfcta@gmail.com](mailto:clasicosfcta@gmail.com) fotografías y las características del motor para su aprobación y/o posible aplicación del hándicap. El hándicap a aplicar se notificará al participante antes de su primera participación.

La comisión de clásicos se reserva el derecho de modificar el hándicap durante la temporada con el objetivo de igualar prestaciones respecto al resto de participantes.

Se permite a los participantes solicitar la NO aplicación del hándicap, aceptando por su parte no optar a la clasificación scratch de la prueba, ni bloqueando puntos de cara al campeonato.

– A criterio de la FCTA (comisión de clásicos) se reserva el derecho de admisión de un vehículo que no cumpla, no optando a la



clasificación scratch de la prueba ni bloqueando puntos de cara al campeonato. Edad mínima del vehículo 25 años.

- En cuanto a la forma de la carrocería deberán mantener la original de la ficha. Luces: Se autoriza el montaje de sistemas de alumbrado led, xenón o similares, siempre que se guarde la estética exterior de la época.

- Ruedas libres (se puede llevar neumáticos que cumplan el código de circulación o neumáticos de competición (no slicks).

- Deberán llevar una estructura de seguridad de un mínimo de 6 puntos, según el anexo J.

- Extintor manual de 2 kg anexo J FIA homologado y revisado (nota Rallyes) Recomendable disponer de inhibidor de llama Mangiafuoco

- Cortacorrientes de seguridad dentro y fuera del vehículo.

- Los vehículos deberán llevar a bordo 2 cortacinturones y 2 rompelunas fácilmente accesibles estando sentado y abrochado.

- Depósito de combustible casero no permitido (si no es FIA factura de fabricante y chapa identificativa del fabricante), deberá llevar un sistema de protección antivuelco como los FIA y deberá ir protegido con una mampara de separación al habitáculo.

- El tapón de llenado que está en interior deberá ser estanco.

- Los arneses y asientos deberán tener homologación FIA, estableciéndose una prórroga adicional de 5 años, respecto a los requisitos establecidos para el Campeonato de Cantabria de Rallyes/Rallysprint.



- Los cascos deberán tener homologación FIA, aceptándose aquellos con las homologaciones recientemente caducadas estableciéndose una prórroga para estos, respecto a los requisitos establecidos para el Campeonato de Cantabria de Rallyes/Rallysprint. Se recomienda el uso de un sistema de retención para la cabeza (Hans o FHR) adecuados a los cascos y conformes a la norma.
- Piloto y copiloto deberán utilizar buzo ignífugo con homologación FIA, sea actual o antigua, siempre que el buzo presente unas condiciones adecuadas. Se recomienda la utilización de ropa interior ignífuga (sotocasco, ropa interior, calcetines). Uso obligatorio de guantes en el caso del piloto.

#### **24.21. COMBUSTIBLES**

Los equipos deberán disponer los medios necesarios para suministrar una muestra de combustible del vehículo, si esta fuera solicitada por los Comisarios Técnicos.

Los combustibles autorizados serán los establecidos en el art. 252.9 del anexo J del CDI a excepción del bioetanol E-85 comercial.



## 24.22. TABLA DE ASIGNACION DE GRUPOS Y CLASES

De la clase 1 a la 7 son categoría II

Las clases 8 y 9 son categoría I

### **RALLYE / RALLYSPRINT**

#### **CLASE 1**

Grupo X – hasta 1.300 c.c.

Grupo H – hasta 1.300 c.c.

#### **CLASE 2**

Grupo X – hasta 1.600 c.c.

Grupo H – hasta 1.600 c.c.

N3

R1 FIA

#### **CLASE 3**

Grupo X – hasta 2.000 c.c.

Grupo H – hasta 2.000 c.c.

Grupo T1

Grupo P1

N2 - hasta 2.000 c.c.

#### **CLASE 4**

Grupo X – más de 2.000 c.c.

Grupo T2

Grupo P2

N2 a partir de 2.000 c.c.

N3 T

#### **CLASE 5**

Grupo X+

#### **CLASE 6**

R2

R3

R2T

2RM

R3T

R3D FIA

RALLY4

RALLY5

SÚPER 1600

KIT CAR



## CLASE 7

Grupo X  
N1  
N5  
N FIA 4RM  
N+ RFEDA  
R4 FIA  
R4KIT  
R4 RFEDA  
R5  
R-GT FIA  
SÚPER 2000 (1.6 T y 2.0)  
GT RALLYE RFEDA  
MAXI KIT CAR 2.0  
RALLY1  
RALLY2 / RALLY2KIT  
RALLY3  
WRC  
WRC 2

## MONTAÑA

### CLASE 5

A2 <2.000

### CLASE 7

A2 ST  
A2 >2.000  
E1N

### CLASE 8

CM PROMO  
CAR CROSS  
E2N  
E2-SH  
GT2  
GT3  
S NAC

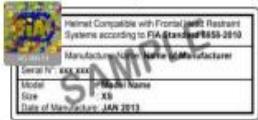
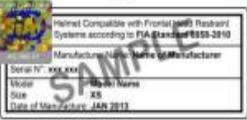
### CLASE 9

CM+  
CN  
C3  
E2-SC  
E2-SS  
BN



## Artículo 25. EQUIPAMIENTO OBLIGATORIO DE SEGURIDAD EN CARRERA

### 25.1. CASCOS \*Consultar lista técnica FIA nº 25

| STANDARD DESIGNATION   | LABEL EXAMPLE   |
|--|---|
| Snell SA2010<br>+<br>FIA 8858-2010<br><br><div style="border: 2px solid red; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block; color: red; font-weight: bold;">NOT VALID AFTER<br/>31.12.2023</div>  | <br>    |
| Snell SAH2010<br>+<br>FIA 8858-2010<br><br><div style="border: 2px solid red; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block; color: red; font-weight: bold;">NOT VALID AFTER<br/>31.12.2023</div> | <br>    |
| Snell SAH2010<br>+<br>FIA 8858-2010<br><br><div style="border: 2px solid red; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block; color: red; font-weight: bold;">NOT VALID AFTER<br/>31.12.2023</div> | <br> |
| Snell SA 2010<br><br><div style="border: 2px solid red; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block; color: red; font-weight: bold;">NOT VALID AFTER<br/>31.12.2023</div>                       |    |
| Snell SAH 2010<br><br><div style="border: 2px solid red; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block; color: red; font-weight: bold;">NOT VALID AFTER<br/>31.12.2023</div>                      |    |
| Snell SA 2015<br><br><div style="border: 2px solid red; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block; color: red; font-weight: bold;">NOT VALID AFTER<br/>31.12.2023</div>                       |    |



| STANDARD DESIGNATION   | LABEL EXAMPLE   |
|--|---|
| <b>FIA 8860-2018<br/>and 8860-2018-ABP</b>   |  <p>In compliance with:<br/>FIA Standard 8860-2018</p> <p>Manufacturer Name: Name of Manufacturer</p> <p>Serial No: XXX XXXX</p> <p>Model: Model Name</p> <p>Homologation No: AH XXX XX-X</p> <p>Date of Manufacture: JAN 2018</p> <p>Size: XS</p> <p>OR</p>  <p>In compliance with:<br/>FIA Standard 8860-2018-ABP</p> <p>Manufacturer Name: Name of Manufacturer</p> <p>Serial No: XXX XXXX</p> <p>Model: Model Name</p> <p>Homologation No: AH XXX XX-X-ABP</p> <p>Date of Manufacture: JAN 2018</p> <p>Size: XS</p> |
| <b>FIA 8860-2010</b> <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; display: inline-block; margin-top: 10px;"> <b>NOT VALID AFTER<br/>31.12.2028</b> </div>                        |  <p>In compliance with:<br/>FIA Standard 8860-2010</p> <p>Manufacturer Name: Helmet Company</p> <p>Model: Model Name</p> <p>Homologation No: AH XXX XX-X</p> <p>Date of Manufacture: JAN 2010</p> <p>Size: S</p> <p>Serial No:</p> <p>OR</p>  <p>In compliance with:<br/>FIA Standard 8860-2010</p> <p>Manufacturer Name: Name of Manufacturer</p> <p>Serial No: XXX XXXX</p> <p>Model: Model Name</p> <p>Homologation No: AH XXX XX-X</p> <p>Date of Manufacture: JAN 2010</p> <p>Size: XS</p>                         |
| <b>FIA 8860-2004</b> <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; display: inline-block; margin-top: 10px;"> <b>NOT VALID AFTER<br/>31.12.2020</b> </div>                        |  <p>In compliance with:<br/>FIA Standard 8860-2004</p> <p>Manufacturer Name: Helmet Inc</p> <p>Model: Model Name</p> <p>Homologation No: AH XXX XX-X</p> <p>Date of Manufacture: JAN 2004</p> <p>Size: S</p>   |
| <b>FIA 8859-2015</b>   |  <p>In compliance with:<br/>FIA Standard 8859-2015</p> <p>Manufacturer Name: Name of Manufacturer</p> <p>Serial No: XXX XXXX</p> <p>Model: Model Name</p> <p>Homologation No: PH XXX XX-X</p> <p>Date of Manufacture: JAN 2015</p> <p>Size: XS</p>   |
| <b>Snell SA2010<br/>+<br/>FIA 8858-2002</b> <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; display: inline-block; margin-top: 10px;"> <b>NOT VALID AFTER<br/>31.12.2023</b> </div> |  <p>+</p>  <p>Helmet tested and anchorage fitted in accordance with FIA standard 8858-2002</p>   |
| <b>Snell SA2010<br/>+<br/>FIA 8858-2010</b> <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; display: inline-block; margin-top: 10px;"> <b>NOT VALID AFTER<br/>31.12.2023</b> </div> |  <p>+</p>  <p>Helmet compatible with Frontal Head Restraint systems according to FIA Standard 8858-2010</p> <p>Manufacturer Name: Helmet Company</p> <p>Model: Model Name</p> <p>Homologation No: MECH-0P4</p> <p>Date of Manufacture: JAN 2010</p> <p>Serial No:</p>   |

**PRORROGA DE 2 AÑOS:** A las anteriores fechas de validez, hay que sumarle una prórroga de 2 años para las competiciones en CANTABRIA.



\*Para Regularidad y Legend se permiten cascos con las siguientes homologaciones:

Snell SA 2005, Snell SA 2005 + FIA 8858-2002,

Snell SA 2005 + FIA8858-2010, SFI 31.1

SISTEMAS HANS O FHR: \*Consultar lista técnica FIA nº 36

-HANS according to FIA standards 8858-2002 or 8858-2010

-Sistema Hybrid® according to FIA standard 8858-2010

-Sistema Hybrid Pro® according to FIA standard 8858-2010

- HANS® Adjustable according to FIA standard 8858-2010

## **25.2. ASIENTOS**

Rallyes, Rallysprint y Montaña:

- Asientos homologados con prórroga de 2 años, de fibra o composite, no siendo aplicable para los tubulares.

Regularidad Sport y Legend:

Asientos homologados con prórroga de 5 años, de fibra o composite, no siendo aplicable para los tubulares.

## **25.3. EQUIPAMIENTO PERSONAL DE PILOTO Y COPILOTO**

La vestimenta debe estar conforme a la Norma FIA 8856/2000.



|               | Casco | Sotocasco | Mono | Guantes                | Botas | Ropa Interior | HANS | Collarín |
|---------------|-------|-----------|------|------------------------|-------|---------------|------|----------|
| Rallye        | SI    | SI        | SI   | Piloto-SI / Copiloto-R | SI    | SI            | SI   |          |
| Regularidad   | SI    | RE        | SI   | Piloto-SI / Copiloto-R | RE    | RE            | RE   |          |
| Montaña       | SI    | SI        | SI   | SI                     | SI    | SI            | SI   |          |
| Slalom        | SI    |           | RE   | RE                     |       |               |      |          |
| Karting CD/AL | SI*   |           | SI   | SI                     | SI    |               |      | SI       |
| Karting resto | SI*   |           | SI   | SI                     | SI    |               |      | R        |

#### 25.4. **ARNESES** (prórroga 2 años)

Según el artículo 253.6 del anexo J del CDI, en conformidad con la Norma FIA 8853/98 (etiqueta "C" O "D", de 5 y 6 puntos respectivamente). Obligatorios hasta el 31/12/2022 salvo que indique otra cosa el artículo 6.1.2. En conformidad con la Norma FIA 8853/2016.

#### 25.5. Uso de los elementos de seguridad según disciplina

(\*): Menores de 15 años: SNELL FIA CMR 2007 / SNELL FIA CMS 2007 / SNELL FIA CMR 2016 / SNELL FIA CMS 2016

R: Recomendable

#### 25.6. **GPS**

Los vehículos participantes en las pruebas de Rallye/Rallysprint deberán estar equipados, para el apoyo de localización, con el sistema GPS.



## Artículo 26. CARAVANA DE SEGURIDAD

### 26.1 Formación de la caravana

La organización deberá formar una caravana de seguridad compuesta como mínimo obligatoriamente por los siguientes vehículos según modalidad:

#### **Rallye (7 vehículos):**

- Cierre de carretera (1)
- Jefe de Tramo (2)
- Responsable de Seguridad (1)
- Delegado Seguridad FCTA (1)
- 00 (1)
- 0 (1)
- Apertura (1)

#### **Rallysprint (5 vehículos):**

- Cierre de carretera (1)
- Responsable de Seguridad (1)
- Delegado Seguridad FCTA (1)
- 00 (1)
- 0 (1)
- Apertura (1)

#### **Montaña (4 vehículos):**

- Responsable de Seguridad (1)
- Delegado Seguridad FCTA (1)
- 00 (1)
- 0 (1)
- Apertura (1)



## 26.2 Generalidades

**26.2.1** La Caravana de Seguridad deberá estar formada por los siguientes vehículos:

Cierre de Carretera, Jefe de Tramo, Guardia Civil de Tráfico, Jefe Seguridad, Delegado Seguridad, "00", "0" y Apertura.

**26.2.2** Todos los vehículos deberán ir provistos de los siguientes elementos:

- Puente luminoso.
- Emisora de enlace.

**26.2.3** Todos los vehículos de la Caravana de Seguridad, deberán estar en todo momento en contacto –vía radio- con la Dirección de Carrera. Se aconseja dotar de aparatos de seguimiento GPS a los vehículos "00" y "0", para poder ser controlada su posición desde la Dirección de Carrera.

**26.2.4** Las tripulaciones de la Caravana de Seguridad, deberán informar a la Dirección de Carrera de su hora real de Salida/Llegada a tramo y de su ubicación en el mismo cada vez que se encuentre con un problema.

**26.2.5** Los miembros de la Caravana de Seguridad, deberán informar a la Dirección de Carrera –vía radio- de cualquier anomalía encontrada a lo largo del recorrido, si la anomalía fuera de especial importancia, la información se deberá pasar vía teléfono. Las comunicaciones deberán ser breves con mensaje directos.



**26.2.6** Todos los vehículos deben llevar un número de 67 cm x 17 en cada una de las dos puertas delanteras con la función asignada.

**26.2.7** Se recomienda el uso de vehículos de potencia media y de estricta serie.

**26.2.8** Se deberá realizar un Briefing para los integrantes de la Caravana de Seguridad, para la unificación de criterios entre estos y la Dirección de Carrera.

**26.2.9** Se incluirá en el Reglamento y en el Plan de Seguridad un cuadro de horarios de todos los vehículos componentes de la Caravana de Seguridad.

### **A-CIERRE CARRETERA**

Sera designado por el organizador. Procederá a comunicar el corte de la carretera, a la vez ubicara fuera del tramo los vehículos que se encuentre en sentido contrario o sacándolos por delante de sí mismo en caso de no querer situarse inmediatamente. Nunca jamás podrá permitir que le sobrepasen vehículos en sentido contrario. Pasará 60' antes del primer participante.

### **B-JEFE DE TRAMO DE CADA TRAMO CRONOMETRADO**

Cada tramo cronometrado tendrá un Jefe de Tramo, el cual asistirá al Responsable de Seguridad. Podrá ser designado por la organización o por la FCTA.



El Jefe de Tramo de cada tramo cronometrado deberá efectuar la inspección del mismo y certificar que está conforme con el Plan de Seguridad antes de que pase el coche "0".

Deberá ubicar correctamente los vehículos en la salida del tramo en este orden y con esta prioridad:

- Vehículo de Rescate "R".
- Ambulancias.
- Grúa.

Deberá asegurarse del cierre total de caminos y accesos por medio de las cintas ya colocadas.

El Jefe de Tramo será el interlocutor entre cronometradores y Dirección de Carrera.

En caso de accidente deberá acompañar a los servicios sanitarios como conocedor del tramo para abreviar al máximo el tiempo de actuación e informar a dirección de carrera de la situación. Una vez revisado el tramo deberá retornar a salida lo más rápido posible y recolocarse en salida antes de la salida del primer participante. Pasará 55' antes del primer participante.



### **C-RESPONSABLE SEGURIDAD**

Será designado por el organizador. Comprobará el correcto montaje del Plan de Seguridad, puntos de cierre, Fuerzas de Orden Público y Radios de Seguridad, así como el correcto montaje de cierres de caminos y zonas especiales de seguridad. Prestará especial atención a la seguridad del público, dando las últimas informaciones de seguridad. Irá provisto de megafonía. Pasará 40' antes del primer participante.

### **D-GUARDIA CIVIL DE TRÁFICO**

Junto con el Jefe de Seguridad verificará los diferentes dispositivos de seguridad: Personal, cruces, cierres de caminos, vehículos mal aparcados, espectadores etc. Deberá estar en contacto directo con Dirección de Carrera. Pasará 40' antes del primer participante

### **E-DELEGADO DE SEGURIDAD DE LA FCTA.**

Será designado por la FCTA Revisará el correcto montaje del Plan de Seguridad. Tendrá plena potestad para retrasar o anular un tramo si considera que la situación del público no es correcta. Su horario está calculado para que pueda finalizar el TC y dar el OK antes de la salida del coche "0". Saldrá 30' antes del vehículo "0".

### **F-COCHE "00"**

El coche "00" será el designado por el organizador y será estrictamente de serie.

Las tripulaciones deberán estar obligatoriamente en posesión de licencia expedida por esta FCTA y el vehículo dado de alta con seguro obligatorio y de responsabilidad civil, como si de un participante se tratara.



El vehículo "00" realizará funciones de seguridad. Será una persona muy integrada en la organización, con amplia experiencia y capacidad para aconsejar la cancelación de un tramo. Verifica en especial, la situación y seguridad de los espectadores, corrigiendo últimas deficiencias a instancias del Delegado de Seguridad. Se controlará su paso por todos los Controles horarios, Salidas, Llegadas y Controles Stop.

El vehículo "00" realizará el recorrido 10' antes del primer participante.

### **G-COCHE "0"**

El coche "0" podrá ser designado por:

- El organizador, en el caso de ser vehículo de competición y se hará cargo del importe del seguro obligatorio y de responsabilidad civil a través de la plataforma de la FCTA como si de un participante se tratara.
- Por la FCTA siempre que el vehículo sea de serie.

Las tripulaciones de los vehículos "cero" (piloto y copiloto) deberán tener experiencia de conducción en rallyes al objeto de poder informar al Director de Carrera de forma detallada sobre las condiciones de los tramos cronometrados y del itinerario en general. Estarán en posesión de la correspondiente licencia en vigor.

Se controlará su paso por todos los Controles horarios, Salidas, Llegadas y Controles Stop.

El coche "0" del Campeonato de Cantabria de Rallyes, Rallysprint y Montaña tomará la salida como primer vehículo participante, en todas las Ceremonias de Podium y recorrido del Rallye.



El Organizador deberá tener prevista la siguiente documentación para el vehículo "0":

- 2 juegos de números.
- 1 reglamento particular.
- 1 road-book.
- 1 libro de seguridad.

Esta documentación será recogida por un miembro, debidamente acreditado, del equipo del Coche "0".

El vehículo "0" realizará el recorrido 5' antes del primer participante.

El equipo del Coche "0" Oficial verificará el correcto funcionamiento de las comunicaciones con Dirección de Carrera.

Quedan prohibidos los vehículos "01" o similares.

### **H-APERTURA**

Nadie podrá moverse antes del paso de estos vehículos. Irán precedidos por un vehículo "R" y una ambulancia y su paso se producirá después del último participante. Recogerán los carnets de control y los GPS de los participantes que hayan abandonado.