



# **REGLAMENTO DEPORTIVO 2025**

## **CAMPEONATO DE CANTABRIA DE MONTAÑA**





## **ÍNDICE**

- Artículo 1. ORGANIZACIÓN**
- Artículo 2. DEFINICION DE LAS PRUEBAS**
- Artículo 3. ASPIRANTES**
- Artículo 4. VEHICULOS ADMITIDOS**
- Artículo 5. INSCRIPCIONES**
- Artículo 6. PROGRAMA DE CARRERA**
- Artículo 7. NORMAS A CUMPLIR POR LOS ORGANIZADORES**
- Artículo 8. DESARROLLO DE LA PRUEBA**
- Artículo 9. PARQUES**
- Artículo 10. NORMAS SOBRE CRONOMETRAJE**
- Artículo 11. CLASIFICACIONES Y EMPATES**
- Artículo 12. OTRAS CATEGORIAS**
- Artículo 13. REPARTO DE TROFEOS**
- Artículo 14. PENALIZACIONES**



## Artículo 1. ORGANIZACIÓN

**1.1.** La Federación Cantabra de Automovilismo (en adelante FCTA) convoca para la presente temporada el Campeonato de Cantabria de Montaña, que se regirá por lo dispuesto en el Código Deportivo Internacional y sus Anexos, las prescripciones del Reglamento General de Cantabria, el reglamento de Cantabria de Montaña y los reglamentos particulares de cada prueba.

**1.2.** A las pruebas de este certamen concurren:

- Campeonato de Cantabria de Montaña.
- Copa de Cantabria de Montaña Categoría I.
- Copa de Cantabria de Montaña Categoría II.
- Trofeo de Cantabria de Clases (montaña)
- Trofeo de Cantabria Junior de Montaña.
- Copa de Cantabria CM Promo.
- Trofeo de Cantabria de Propulsión.
- Trofeo de Cantabria de Clásicos de Velocidad.
- Campeonato de Cantabria de Escuderías.
- Copa Car Cross de Montaña.
- Copa Carrozados Montaña
- Legend (Opcional)
- TM (Opcional)

## Artículo 2. DEFINICION DE LAS PRUEBAS

**2.1.** Las subidas de montaña son pruebas de velocidad en cuesta, sobre carreteras asfaltadas y cortadas al tráfico.

**2.2.** El recorrido ha de cumplir las siguientes especificaciones, salvo autorización expresa de la FCTA:

- Longitud mínima a recorrer: 3 km.
- Pendiente media mínima 4%.

**2.3.** Se evitarán los siguientes recorridos:

- Que presenten zonas de bajada.
- Que presenten un pavimento muy irregular y deficiente.
- Que tengan zonas del trazado sin protecciones fijas de desniveles.

**2.4.** No serán admitidos los recorridos que incluyan bajada, salvo casos excepcionales, aprobados por la FCTA y siempre que la longitud del tramo de bajada sea inferior al 10% del total.

**2.5.** Un miembro designado por la FCTA realizara el recorrido con el/los organizador/es o jefe de seguridad obligatoriamente 80 días naturales antes de la celebración de la prueba (o más si así lo deseara el organizador) para confirmar los puestos de control horario, salida, llegada, control stop, colocación de medios como radios, puestos intermedios y comisarios y así confirmar que todo cumple medidas de seguridad y reglamentos. En caso de tener que modificar algún punto el organizador tendrá 20 días naturales de plazo para hacerlo, se recomienda no esperar hasta el último día bajo riesgo de no aprobación. Obligatoriamente 60 días naturales antes de la fecha de la celebración de la prueba, un ejemplar del proyecto de reglamento con el itinerario-horario, rutómetro y plan de seguridad deben remitirse a la Secretaría de la FCTA ([areadeportivafcta@gmail.com](mailto:areadeportivafcta@gmail.com)) al objeto de obtener la



perceptiva aprobación. Dentro de los 15 días naturales posteriores a la recepción del proyecto, la FCTA pondrá en conocimiento del organizador las eventuales modificaciones que se deban realizar o dará su aprobación, tanto del reglamento con el itinerario-horario como del rutómetro y plan de seguridad. Una vez aprobados, si el reglamento y el plan de seguridad no se ejecutan el día de la prueba como se ha aprobado no se autorizara su celebración, salvo motivo excepcional. El reglamento, rutómetro y el plan de seguridad definitivo deberá ser obligatoriamente enviado a la secretaría de la FCTA ([oficinafcta@gmail.com](mailto:oficinafcta@gmail.com)) al menos 30 días naturales antes de la salida del rallye para su uso y publicación. El organizador deberá registrar en la consejería de juegos y espectáculos 30 días hábiles antes de la fecha de celebración de la prueba.

### **Artículo 3. ASPIRANTES**

- 3.1. Podrán optar a este campeonato los titulares de licencia de acuerdo con lo establecido en el artículo 3 del Reglamento General de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Cantabria.
- 3.2. El Campeonato de Cantabria de Montaña está abierto a titulares de licencia emitida por la federación cántabra. Sólo y únicamente tendrán derecho a las primas en metálico de final de campeonato los pilotos con licencia cántabra y concursante cántabro.
- 3.3. El equipo estará compuesto de piloto a bordo del vehículo.
- 3.4. Los tipos de licencia o permiso requeridos son:
  - Piloto (P)
  - Piloto restringido (PR)
  - Piloto de circuitos (PC)
  - Permiso (PPP)\*

(\*) Los titulares de permisos de participación ni cogen ni bloquean puntos.

### **Artículo 4. VEHICULOS ADMITIDOS**

- 4.1. Según el artículo 24 del Reglamento General de Cantabria.
- 4.2. Los aspirantes al Trofeo Junior podrán participar en este trofeo con los vehículos que cumplan lo requerido en las verificaciones técnicas para competir en las pruebas del Campeonato de Cantabria de Montaña.

### **Artículo 5. INSCRIPCIONES**

- 5.1. El importe de los derechos de inscripción se fija en 180€.
- 5.2. Si el número de inscripciones recibidas sobrepasara 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.
- 5.3. Se realizara únicamente el sistema de preinscripciones para todas las pruebas, siendo el mismo no visible al público.

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. En caso de haber límite de inscripción, **el organizador podrá reservar un 10% del número máximo de inscritos establecido para disponer de él a su exclusivo criterio sin aplicar criterios deportivos ni licencias cántabras.**

## **Artículo 6. PROGRAMA DE CARRERA**

**6.1.** Todas las pruebas puntuables constarán de cuatro mangas. Una manga de entrenamiento y tres mangas oficiales.

**6.2.** Las pruebas pueden ajustarse a los siguientes formatos:

- Pruebas celebradas en un mismo día:
  - Verificaciones Administrativas y Técnicas (Sábado Mañana)
  - Mangas de entrenamiento y oficiales
  - Publicación de clasificaciones
  - Entrega de premios y trofeos
  
- Pruebas celebradas en dos días:
  - Verificaciones Administrativas y Técnicas (viernes tarde)
  - Mangas de entrenamientos y oficiales.
  - Publicación de clasificaciones.
  - Entrega de premios y trofeos.
  
- Pruebas celebradas en dos días:
  - Primer día:
    - Verificaciones Administrativas y Técnicas (Viernes tarde)
    - Manga de entrenamientos y oficiales (Sábado mañana y tarde).
  - Segundo día (domingo):
    - Manga de entrenamientos y mangas oficiales.
    - Publicación de clasificaciones.
    - Entrega de premios y trofeos

**6.3.** Cualquier otro formato en dos días deberá ser aprobado previamente por la FCTA.

## **Artículo 7. NORMAS A CUMPLIR POR LOS ORGANIZADORES**

**7.1.** Se recomienda la instalación de megafonía en la zona de salida y meta.

**7.2.** Será obligatorio proteger mediante balas de paja, neumáticos u otro tipo de material flexible las zonas del trazado que presenten peligro para los participantes, tales como salientes, muros, bocas de alcantarillas, cunetas, etc.

**7.3.** El uso de vallas móviles se limitará exclusivamente a la delimitación de zonas de trabajo, parques, zona de salida, zonas de acceso prohibido o cierre de cruces, pero en ningún momento como elemento de protección para el público.

**7.4.** Tanto la línea de salida como de llegada, deberán estar indicadas por las pancartas reglamentarias, además deberá haber una marca señalizando sobre el pavimento desde los 15 días anteriores a la celebración de la prueba.



**7.5.** A continuación de la línea de llegada deberá existir un tramo de al menos 200 m libre de obstáculos que servirá como zona de frenado.

**7.6.** El organizador deberá de prever las grúas necesarias para el remolque de los vehículos averiados hasta el parque de trabajo. Así mismo se recomienda contar con un camión-grúa capaz de rescatar los vehículos desde un desnivel próximo a la carretera o bien facilitar la disponibilidad de uno.

**7.7.** Para la adjudicación del número de competición y orden de lista de inscritos, se seguirá los siguientes criterios:

- De mayor a menor clase.
- Dentro de cada clase: E, C3, CN, CM+, CM Promo, Car-Cross, GT, E2-SH, WRC, R5, R4+, N5, N1, N+, S2000, Kit Car, S1600, A2, R3, X+4rm, X, A, H, R2, R3D, X+2rm, N4rmX2, R1, N3, N2, N2rm.
- De mayor a menor cilindrada.

**7.8.** En aquellos vehículos que, por su modelo no dispusieran de puertas, el participante deberá de prever el espacio adecuado en los laterales verticales del vehículo y perfectamente visible. En este caso, será realizado un control específico para verificar la correcta ubicación de los números.

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

**7.10.** Estas mismas especificaciones se tendrán en cuenta para la publicidad facultativa propuesta por el Organizador.

**7.11.** Es obligatorio por parte del organizador montar los tramos para los reconocimientos con cartelería de salida y llegada, así como la ubicación de cada radio con su correspondiente señalización. Se tiene que realizar obligatoriamente la semana antes de la prueba. En toda la cartelería de entrenos debe figurar el logo de la FCTA en el margen superior izquierdo y el logo del organizador o nombre de la prueba en el margen superior derecho.

A continuación se muestran ejemplos de cartelería, la cual estará disponible para su descarga en la web:

Salida y Llegada



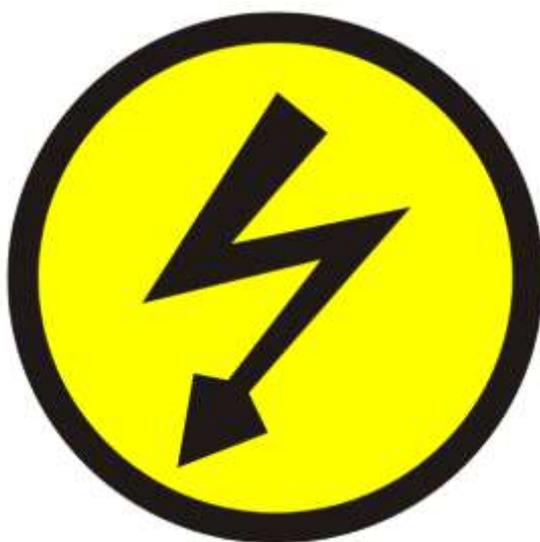
LOGO ORGANIZADOR



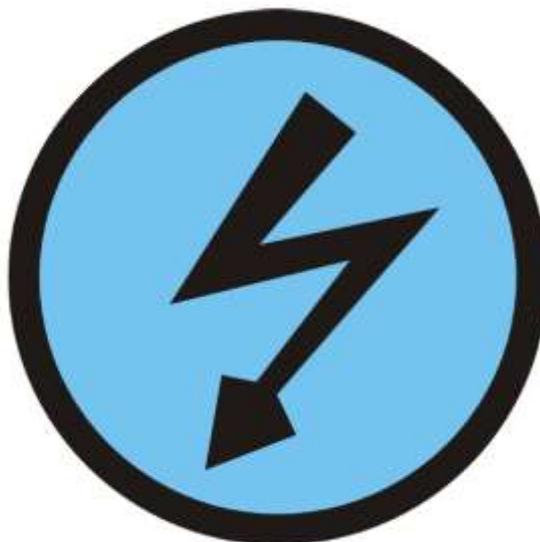
LOGO ORGANIZADOR



Radios



5



5

Carteles de prohibido tirar basura y prohibido caminar 30 minutos antes del inicio del primer participante  
**(OPCIONALES)**



## Artículo 8. DESARROLLO DE LA PRUEBA

**8.1.** La salida de las mangas se realizará en el orden inverso al número asignado, por lo que el vehículo número 1 saldrá en último lugar.

A elección del organizador, se podrá dividir en dos bloques de vehículos cada manga. A criterio del organizador y dirección de carrera, podrá subir un grupo de vehículos, hacerlos descender y acto seguido subir el resto para luego bajarlos.

**8.2.** A partir de la tercera prueba celebrada, la lista de inscritos se confeccionará en función de la clasificación actual de cada uno de los campeonatos, respetando siempre los pilotos FIA con prioridad A y B y a los pilotos en la lista de prioridad de la R.F.E.A.

**8.3.** El director de carrera, previa conformidad de los comisarios deportivos tiene la facultad de modificar el orden de salida en función de las circunstancias.

**8.4.** El intervalo para tomar la salida tanto en entrenamientos como en mangas clasificatorias será de 30 segundos, pudiendo el director de carrera variar este intervalo en función de las circunstancias. Por motivos de seguridad los vehículos CM y Car Cross tomarán la salida cada minuto. Sólo en caso de causas excepcionales el director de carrera puede bajarlo a 30 segundos de nuevo.

**8.5.** Los participantes deberán presentarse en el parque de pre-salida una hora antes de la salida de cada prueba, estando, a partir de ese momento, a disposición del director de carrera. El incumplimiento de esta norma se sancionará con 200 €.

**8.6.** Los vehículos quedarán ordenados en la fila de salida, diez minutos antes de su hora de salida de cada manga. El equipo que no esté presente a su hora será sometido al colegio de deportivos que le aplicarán una sanción automáticamente de 10 segundos en la manga, pudiendo llegar a la descalificación de la prueba en caso de reincidencia.



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

**8.8.** El procedimiento de salida se realizará mediante un sistema electrónico de cuenta atrás.

**8.9.** En ausencia del sistema electrónico, el procedimiento será:

El oficial de salida indicará al piloto:

- 1º un cartel anunciador de 20"
- 2º un cartel anunciador de 10"

A continuación, el oficial solicitará la atención del piloto para que mire al semáforo que en ese momento deberá estar apagado. El procedimiento siguiente será:

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

**8.10.** A partir de la señal de salida, el participante dispone de 15" para tomar la salida, en caso de no hacerlo, no será autorizado a tomar la salida en la manga. En caso de adelanto en la salida, tendrá una penalización de 1 segundo por cada segundo de adelanto.

**8.11.** Si por circunstancias de carrera el procedimiento de salida ha de ser detenido, se dispondrá un sistema acústico o luminoso que alerte debidamente al oficial de salida y al piloto dispuesto en línea de salida. El mando de este sistema de alerta estará bajo control del director de carrera.

**8.12.** Todo participante que, una vez anulado el proceso de salida con luz ámbar intermitente en el semáforo, tome la salida e inicie el recorrido, será descalificado de la manga.

**8.13.** Todo vehículo alcanzado se considerará pasado y por ello deberá dejar paso libre, aminorando la marcha sin dilación.

**8.14.** En el caso de que un participante deba interrumpir su manga por problemas mecánicos o de otro tipo, aparcará inmediatamente su vehículo fuera de la pista sin que presente peligro para otros participantes, lo abandonará y acatará obligatoriamente las órdenes de los oficiales de la prueba. Para reincorporar la marcha deberá contar con la autorización del director de carrera a través de los comisarios de pista.

**8.15.** En caso de que, por cualquier causa ajena al mismo, algún participante no pudiese completar alguna de las mangas, acatará las órdenes del director de carrera y previo análisis de las causas, podría ser autorizado por los comisarios deportivos a tomar una nueva salida.

**8.16.** Está totalmente prohibido circular un vehículo participante en el sentido inverso de la carrera, salvo por orden expresa del director de carrera, aún en este caso deberá ir precedido de un vehículo de la organización debidamente identificado. Toda infracción a esta disposición entrañará la descalificación, bajo reserva de otras sanciones y de la comunicación del caso a la FCTA.

**8.17.** Los vehículos parados en el recorrido no serán remolcados más que por orden expresa del director de carrera.

**8.18.** Tanto durante las mangas de entrenamientos como de carrera, los participantes deberán atenerse rigurosamente a las indicaciones de los comisarios de pista efectuadas con las banderas cuyos significados se detallan a continuación:



- BANDERA ROJA- Parada inmediata y absoluta.
- BANDERA AMARILLA AGITADA-Peligro inmediato, prepararse para parar.
- DOBLE BANDERA AMARILLA - Peligro grave.
- BANDERA ROJA Y AMARILLA A BANDAS VERTICALES- Superficie deslizante.
- BANDERA AZUL-Un competidor a punto de adelantar.

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

**8.20.** La llegada se registrará a vehículo lanzado, la manga finaliza una vez rebasada la línea de meta.

**8.21.** Una vez rebasada la línea de meta los participantes aminorarán su velocidad sin detenerse hasta el parque cerrado de llegada, una vez allí, acatarán las indicaciones del personal encargado del mismo.

**8.22.** Una vez finalizada cada manga, los participantes con sus vehículos y guiados por un vehículo de la organización retornarán en caravana hacia la zona de pre-salida. El organizador deberá regular el orden en el que los participantes deberán descender que será en el mismo orden de la salida, es decir, el primer participante en llegar a meta será el primer participante que inicie la caravana de descenso.

**8.23.** En el transcurso de este recorrido los participantes respetarán su orden, no podrán detenerse, adelantarse, así como no podrán incorporar al interior del vehículo ningún acompañante o pasajero, el incumplimiento de esta disposición entrañará la descalificación.

**8.24.** Cualquier participante que, retornando en caravana hasta el parque de pre-salida o parque cerrado, realice maniobras peligrosas, será excluido y multado con 150 €.

**8.25.** Cualquier piloto identificado derrapando o “quemando” rueda antes del comienzo, durante y posteriormente a la finalización de la prueba, será automáticamente descalificado y no podrá tomar la salida en la siguiente prueba que participe sea la modalidad que sea. En caso de reincidencia le será retirada la licencia.

**8.26.** Está prohibido bajo pena de descalificación, remolcar, transportar o empujar los vehículos, si no es para devolverles a la calzada o para dejar libre la carretera.

**8.27.** Está igualmente prohibido al equipo, bajo pena de una penalización que puede llegar a la descalificación:

- Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que le adelanten.
- Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.

## **Artículo 9. PARQUES**

### **PARQUE DE EXPOSICIÓN**

**9.1.** La organización deberá prever un parque cerrado obligatorio de exposición de los vehículos inscritos en la prueba. La asistencia a este parque cerrado de exposición de vehículos es obligatoria y su no asistencia al mismo será sancionada con 100 €, salvo autorización expresa de dirección de carrera.

**9.2.** Este parque cerrado de exposición de vehículos estará ubicado en un lugar céntrico y vistoso de fácil acceso para los vehículos participantes debiendo prever el organizador en las inmediaciones un emplazamiento adecuado para los remolques, camiones de los equipos para descargar y cargar.



### **PARQUE DE PRE-SALIDA**

**9.3.** El parque de pre-salida será considerado de trabajo, deberá ser lo suficientemente amplio para albergar a todos los vehículos participantes y a un vehículo de asistencia por participante.

**9.4.** Su ubicación albergará obligatoriamente juntos a todos los fórmulas, barquetas y CM. El organizador deberá realizar obligatoriamente un plano con la ubicación de cada asistencia por dorsal y enviárselo a la FCTA

**9.5.** Su ubicación será lo más próxima posible a la línea de salida y deberá estar ubicado en una zona asfaltada con un firme que no dañe los neumáticos. Se deberá ubicar al último número lo más próximo a la línea de salida. Solo podrá colocarse los números a la inversa en el parque en caso de haber badenes de velocidad que dificulten la marcha.

**9.6.** En aquellas pruebas en las que la extensión del parque sea amplia, el organizador deberá prever un sistema de acompañamiento de los vehículos participantes.

**9.7.** Estarán prohibidas todo tipo de maniobras de aceleración, frenado, etc. en el parque de asistencias como en el acceso al parque de pre-salida bajo pena de descalificación

**9.8.** El organizador deberá disponer de sistemas de extinción adecuados.

**9.9.** Se recomienda dos extintores de 25 kg.

**9.10.** El equipo que no disponga de un extintor que cubra la zona donde se realiza la asistencia al vehículo de competición en un punto totalmente visible será penado con una sanción económica de 50€, así como la utilización de un extintor caducado u oxidado.

**9.11.** Será obligatorio el uso de lona impermeable en el puesto de asistencia bajo pena de sanción económica de 50€.

Las sanciones cobradas formarán una bolsa de premios que se repartirán entre los pilotos en la gala al final del año.

La distancia desde la última asistencia hasta la línea de salida se considerará parque cerrado. Están permitidas verificaciones técnicas en esta zona.

### **PARQUE CERRADO FINAL**

**9.12.** Una vez finalizada la manga, desde el momento en que cada vehículo participante atraviesa la línea de meta y hasta su traslado al recinto de parque cerrado final, este se encuentra en régimen de parque cerrado. Si el organizador designa un parque cerrado final específico, los participantes deberán llevar los vehículos a él salvo decisión en contra del director de carrera. En ausencia de una ubicación específica de parque cerrado final, se considerará parque cerrado final el situado en la zona de meta.

**9.13.** El participante que una vez haya finalizado la prueba y no pudiera desplazar el vehículo por sus propios medios hasta el lugar designado por la organización como parque cerrado final, deberá ponerlo en conocimiento del director de carrera quien le indicará el procedimiento a seguir. En caso de imposibilidad de llevar hasta parque cerrado final, ya sea por accidente o avería y le es imposible mover dicho vehículo, el director de carrera autorizará a no llevar el vehículo a parque final, pero sí estará presente el piloto en la ceremonia final.



## Artículo 10. NORMAS SOBRE CRONOMETRAJE

**10.1.** El cronometraje de las pruebas se realizará con sistema de impresión, tanto en salidas como en llegadas, con doblaje manual.

**10.2.** Se realizará a la milésima de segundo con la utilización de células fotoeléctricas, tomando el paso del extremo delantero del vehículo por el control.

## Artículo 11. CLASIFICACIONES Y EMPATES

**11.1.** En cada prueba puntuable se establecerá una clasificación general y otras clasificaciones parciales para los distintos Campeonatos, Copas o Trofeos de Cantabria.

**11.2.** Para clasificarse los participantes deberán tomar la salida en la manga de entrenos y la salida en dos de las tres mangas oficiales. Deberá terminar obligatoriamente sólo una de las tres mangas oficiales. Para la confección de la clasificación final, se cogerá el mejor tiempo de una de las mangas oficiales.

Si un vehículo no puede salir a la manga de entrenos por causas de fuerza mayor, solo a criterio de los comisarios deportivos será autorizado a participar en las mangas oficiales.

Si el participante abandona en la primera manga oficial por avería o accidente, el organizador **le remolcará el vehículo hasta el parque cerrado o parque de asistencias**. No se verá abocado a la descalificación. Podrá reparar y retomar la carrera en la segunda manga oficial en su horario, clasificándose si toma la salida en las dos restantes a disputar y termina una. Si el participante abandonara en la última manga oficial por avería o accidente, el organizador le remolcará el vehículo hasta el parque cerrado o parque de asistencias y el participante clasificara con el mejor tiempo obtenido entre las dos mangas oficiales disputadas. En estas circunstancias no se aplicará el artículo 9.12. Del Reglamento de Montaña de Cantabria. El participante deberá acudir obligatoriamente a la ceremonia de trofeos.

**11.3.** Si la prueba se celebra en dos días, los participantes deberán tomar la salida en la manga de entrenamientos y terminar una de las dos mangas clasificatorias de cada día. Para la confección de la clasificación final, se cogerá la suma del mejor tiempo de una de las mangas clasificatorias del sábado y el mejor tiempo de una de las mangas clasificatorias del domingo.

**11.4.** En el transcurso de la prueba las clasificaciones serán publicadas de acuerdo con el siguiente criterio.

- Clasificaciones individuales de cada manga.
- Clasificación provisional: clasificación publicada por el director de carrera al final de la prueba.
- Clasificación final: clasificación aprobada por los comisarios deportivos.

**11.5.** En caso de empate al final de la prueba, las reglas de desempate serán las siguientes:

1º. Resultará vencedor quien haya realizado el segundo mejor tiempo de las mangas clasificatorias.

2º. Se considerará ganador el participante con vehículo de menor cilindrada.

## Artículo 12. OTRAS CATEGORIAS

**12.1.** Toda maniobra de derrapes, trompos o conducción agresiva realizada de forma deliberada y consciente, entrañará la retirada inmediata de la carrera.

**12.2. LEGEND.** Podrán tomar la salida en la categoría “Legend”, modalidad desfile no competitivo, equipos que cumplan las condiciones para Regularidad Sport. Se someterán al mismo procedimiento que el resto de los participantes y mantendrán una velocidad moderada en la subida. El organizador tendrá la potestad de incluir, rechazar o limitar esta categoría no competitiva a través del reglamento particular de la misma.

**12.3. TRAMO DE MONTAÑA.** Al margen de la categoría Legend, se crea el denominado “TRAMO DE MONTAÑA”, que permitirá tomar la salida con copiloto para aquellos vehículos que no encajan en la categoría Legend, y que deberán cumplir las mismas condiciones en cuanto a seguridad de los vehículos y participantes que el resto de vehículos de “velocidad”. Se someterán al mismo procedimiento que el resto de los participantes. Esta categoría carecerá de clasificación y trofeos.

**12.4.** El organizador tendrá la potestad de incluir, rechazar o limitar las categorías LEGEND y TRAMO DE MONTAÑA no competitivas a través del reglamento particular de la misma.

**12.5. COPA CAR CROSS.** Vehículos que cumplan las especificaciones establecidas en el ANEXO 9 del Reglamento Técnico Vehículos Car Cross 2025 de la Real Federación Española de Automovilismo, con las siguientes modificaciones:

- Neumáticos Goldspeed CR Amarillo 225/40-10 eje trasero obligatorio.
- Los neumáticos deben de tener un mínimo de 1.6mm en la ranura central de la banda de rodadura, en la salida de todas las mangas de cada carrera.
- No se permiten neumáticos slicks ni de tacos.
- No está permitido el uso de calentadores de ruedas.
- En carreras sobre seco, el uso de faldillas es opcional. Sobre lluvia obligatorias
- Se autoriza la instalación de freno de mano hidráulico.
- Será obligatoria la utilización de una pantalla de vidrio laminado o policarbonato de un espesor mínimo de 5 mm en el parabrisas.
- Disponer a bordo de un extintor manual de 2 kg según anexo J del CDI.
- Son obligatorias las protecciones laterales.
- No están permitidos los pontones laterales.
- Las pruebas puntuables serán las disputadas en el campeonato de montaña y el Rallysprint de tierra de Santillana del Mar (coe.1.5)
- Se permiten motores de serie, cilindrada de 600cc. Fabricados hasta la fecha de 31/12/2017

### Artículo 13. REPARTO DE TROFEOS

**13.1.** Los trofeos mínimos establecidos en cada prueba serán, los siguientes:

- A los cinco primeros clasificados de la general. (5 trofeos)
- Al primer clasificado de cada clase. (9 trofeos)
- A los tres primeros clasificados Trofeo Junior. (3 trofeos)
- A los tres primeros de clásicos de velocidad. (3 trofeos)
- A los tres primeros de la clasificación de propulsión. (3 trofeos)
- A los tres primeros clasificados Copa CM Promo. (3 trofeos)
- A los tres primeros clasificados Copa Car Cross. (3 trofeos)



**13.2.** Los premios finales de temporada establecidos son:

1º Clasificado Campeonato Montaña

- Trofeo + Licencia gratuita año 2026 (\*) + inscripciones gratuitas año 2026

2º Clasificado - Piloto

- Trofeo

3º Clasificado - Piloto

- Trofeo

1º Clasificado Campeonato Montaña Junior y Copa Car Cross

- Trofeo + Licencia gratuita año 2026 (\*) + inscripciones gratuitas año 2026

2º Clasificado - Piloto

- Trofeo

3º Clasificado - Piloto

- Trofeo

**(\*) El premio de la licencia e inscripciones no es acumulable ni transferible**

**13.3.** Las primas finales del Campeonato se fijan en 15.000 € :

**General**

1º: 2.500 €

2º: 1.500 €

3º: 1.000 €

**Categoría I y II (a cada una)**

1º: 600 €

2º: 500 €

3º: 300 €

**Clases (x9)**

1º: 400 €

2º: 250 €

3º: 150 €



**13.4.** Es obligatoria la presencia, en la gala anual de trofeos de la FCTA, del deportista convocado. La no asistencia justificada será motivo de pérdida del trofeo y premio correspondiente.

El importe de las primas estará sujeto a la retención fiscal correspondiente. Las primas finales serán siempre aportación de la FCTA en su totalidad.

**13.5.** Los puntos obtenidos en la prueba se obtendrán de multiplicar los puntos obtenidos en la clasificación correspondiente por el coeficiente de la prueba.

**Artículo 14. PENALIZACIONES**

ARTICULO	OBJETO	NO SALE	DESCALIFICACIÓN	TIEMPO / DINERO
<b>General</b>				
10.6	Abandono de un miembro del equipo o la admisión de un tercero a bordo		X	
11.6	Por falta de un número de competición			90 €
11.5	Pérdida de todos los números de competición		X	
13.4	Presentarse a las verificaciones técnicas y/o administrativas fuera de los plazos previstos.	X		
13.4	Verificación autorizada fuera de horario			50 €
13.17	No estar conforme con los reglamentos de la especialidad.	X		
13.24	No conformidad de elementos técnicos o mecánicos tras la verificación final.		X	
14.4	Operación de comprobación, puesta a punto o reparación en parque cerrado		X	
14.6	Maniobras de aceleración, trompos etc. en el parque cerrado.		X	
25.6	No usar el equipamiento de seguridad obligatorio	X	X	
<b>Montaña</b>				
8.5	No presentarse en el parque de pre-salida una hora antes de la salida			200 €
8.6	No presentarse ordenado por número de la salida			10 seg manga
8.10	Adelantarse en la salida			1" por "adelanto
8.12	Salir anulado el proceso de salida		X manga	
8.16	Circular un vehículo participante en el sentido inverso de la carrera		X	
8.23	No respetarán su orden, detenerse o adelantarse en el descenso.		X	
	Incorporar al interior del vehículo ningún acompañante o pasajero		X	
8.24	Realizar maniobras peligrosas retornando en caravana hasta el parque de pre-salida o parque cerrado		X	150 €
8.26	Remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos		X	
9.1	No asistencia a parque cerrado de exposición, salvo autorización			100 €
9.12	No llevar vehículo a parque cerrado final o abandonarle		X	

Penalizaciones a criterio de los comisarios deportivos, pudiendo llegar a la descalificación.



- Falta de documentación (incluido Pasaporte Técnico).
- No estar ordenados en la fila de salida, diez minutos antes de su hora de salida
- Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que le adelanten.
- Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.
- Falta de documentación.
- Maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta.
- No seguir las instrucciones de los comisarios.
- Incumplimiento de la normativa de seguridad.
- Modificar marcas y precintos de verificación