

REGLAMENTO DEPORTIVO DE MONTAÑA



2025

INDICE

Artículo 1. Condiciones generales	3
Artículo 2. Definiciones de especialidad	3
Artículo 3. Normas a cumplir por las pruebas puntuables	4
Artículo 4. Aspirantes	6
Artículo 5. Medidas de seguridad para pilotos	6
Artículo 6. Vehículos admitidos	7
Artículo 7. Seguros	13
Artículo 8. Derechos de inscripción. Lista de inscritos	13
Artículo 9. Reglamento particular	14
Artículo 10. Desarrollo de las mangas de entrenamiento y carrera	16
Artículo 11. Reconocimientos	18
Artículo 12. Neumáticos	19
Artículo 13. Procedimiento de salida	19
Artículo 14. Verificaciones	20
Artículo 15. Vehículos de seguridad	22
Artículo 16. Señalización	22
Artículo 17. Parques	23
Artículo 18. Puntuaciones	24
Artículo 19. Premios por prueba y finales	24
Artículo 20. Entrega de trofeos	25
Artículo 21. Chicanes	25
Anexo I. RESUMEN DE PENALIZACIONES	26
Anexo II. CPTO. DE MONTAÑA CAR CROSS	27
Artículo 1. Disposiciones generales	27
Artículo 2. Orden de prelación	27
Artículo 3. Vehículos admitidos	27
Artículo 4. Clasificación	28
Artículo 5. Premios por prueba y finales	28

Artículo 1. Condiciones generales

1.1. La Federación de Automovilismo de la Región de Murcia “FARMU”, establece para el año 2025, los siguientes campeonatos, copas y trofeos de montaña de la Región de Murcia:

- Campeonato de montaña turismos de la Región de Murcia.
- Campeonato de montaña de monoplazas de la Región de Murcia.
- Campeonato de montaña por clases de la Región de Murcia.
- ☒ Campeonato de montaña Jr. con edad comprendida entre 16 y 20 años cumplidos en su 1ª participación.
- Campeonato de Car Cross de la Región de Murcia según ANEXO II.
- Campeonato de montaña femenino de la Región de Murcia

1.2. Serán de aplicación, por orden de prelación:

- El Código Deportivo Internacional (CDI)
- Las prescripciones comunes de la FARMU.
- El presente reglamento general.
- El reglamento particular de la prueba.

1.3. En las pruebas de carácter estatal, será de aplicación la reglamentación establecida por la RFEDA de automovilismo

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

1.4. El C.D.I. será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales, de procedimiento, reclamaciones y apelaciones.

1.5. Este reglamento es de aplicación en todas las pruebas del campeonato de la Región de Murcia de montaña.

Artículo 2. Definiciones de especialidad.

2.1. Carrera en montaña (prueba deportiva): Competición en la cual cada automóvil toma la salida individualmente para efectuar un mismo recorrido hasta una línea de llegada situada a una altitud superior a la altitud de la línea de salida. El tiempo empleado en recorrer el espacio que separa las líneas de salida y de llegada es el factor determinante para establecer la clasificación.

2.2. Parque cerrado: Zonas y recorridos en los que está prohibido cualquier reparación y ayuda exterior.

2.3. Complemento: Comunicación oficial por escrito que forma parte integrante del reglamento particular de la prueba, destinado a modificarlo, clarificarlo o completarlo. Todos los complementos deben ser numerados y fechados. La facultad de emitir complementos corresponde a:

- Al comité organizador hasta la constitución del colegio de comisarios deportivos. Se debe someter su aprobación a la FARMU.
- Al colegio de comisarios deportivos, desde su constitución hasta la finalización de la prueba.

2.4 Concursante: Persona física o jurídica titular de una licencia de concursante (EC, CI, CC) valedera para el año en curso.

2.5 Piloto: Persona que conduce un automóvil en una competición cualquiera y obligatoriamente provista de una licencia de conductor (P), valedera para el año en curso.

Artículo 3. Normas a cumplir por las pruebas puntuables.

Las pruebas puntuables para los campeonatos de la FARMU de Montaña, serán las aprobadas por la asamblea general de la FARMU.

Del informe del Observador se deducirán una puntuación para cada prueba que podrá servir para determinar el coeficiente y la puntuabilidad para años siguientes. De los informes de observación de esta temporada, se deducirán los coeficientes para la temporada siguiente.

Además de las contenidas en las prescripciones comunes de la FARMU para el año en curso y en el presente reglamento deportivo de montaña, las pruebas deberán cumplir las siguientes normas,

3.1. Recorrido.

- | | |
|--|-----------------|
| - Longitud mínima del trazado | 3 Km |
| - Pendiente media mínima del trazado | 3 % (ideal 4 %) |
| - Desnivel mínimo entre salida y llegada 200 m | |
| - Se admite una tolerancia del | 5% |

No se admiten tramos con pendiente descendiente.

En caso de necesidad de variar el kilometraje por causas de fuerza mayor, la nueva distancia deberá ser aprobada expresamente por la FARMU, al igual que cualquiera de los apartados anteriores.

3.2. Cada meeting constará de un máximo de **4** mangas, estableciéndose el siguiente orden:

- Entrenamiento libres 1 manga
- Entrenamientos oficiales
- 1ª Manga oficial de carrera

- 2ª Manga oficial de carrera

3.3. La clasificación scratch se establecerá como el mejor tiempo de las dos mangas de carrera, si no se pudieran realizar las dos se tendrían en cuenta sólo la primera manga oficial de carrera.

3.4. Es obligatorio realizar como mínimo una manga oficial de carrera para optar a la clasificación.

3.5. En el caso de que la FARMU autorice la celebración de una prueba con meeting doble se puede establecer el siguiente orden en cada meeting:

- Manga de entrenamientos oficiales
- 1º Subida Oficial
- 2º Subida Oficial

En estos casos, se tomará el mejor tiempo de las dos mangas de carrera en cada una de las fases.

3.6. La manga de entrenamientos oficiales obligatoria en condiciones de carrera, que en ningún caso puntuará para la clasificación final, pero autoriza a los pilotos a participar en las mangas de carrera.

3.7. Si por causas extraordinarias uno de los entrenamientos fuera interrumpido, el director de carrera bajo la decisión del colegio de comisarios deportivos podrá suspender éste, con el fin de que la competición de inicio a la hora prevista.

3.8. Si por circunstancias excepcionales un conductor no pudiera completar la manga de entrenamiento oficiales, el director de carrera, previa conformidad del colegio de comisarios deportivos, podrá autorizar la participación del equipo en la carrera.

3.9. En los casos en que se realice la prueba del campeonato de la Región de Murcia conjuntamente con el campeonato de España de montaña, cada meeting constará de lo dispuesto por los reglamentos del campeonato estatal, en 2021 la composición de la prueba será,

FASE A

Manga 1, Entrenos oficiales

Manga 2, Entrenos oficiales

Manga 3, Carrera oficial Fase A

FASE B

Manga 4, Entrenos oficiales

Manga 5, Carrera oficial Fase B

Manga 6, Carrera oficial Fase B

Las clasificaciones para los campeonatos FARMU, serán efectuadas según el siguiente criterio:

FASE A: el mejor tiempo obtenido entre la manga 2 de entrenamientos oficiales y la manga de carrera oficial fase A (manga 3).

Si por posibles interrupciones producidas en la manga de entrenamientos oficiales (manga 2 fase A) no pudiera completarse para todos los participantes, la clasificación de la fase A se

confeccionaría únicamente con el tiempo obtenido en la manga de carrera oficial (manga 3 fase A).

FASE B: el mejor tiempo obtenido de las dos mangas oficiales de carreras

3.10. - Los organizadores entregarán a cada equipo los números y las placas de competición de acuerdo con el art. 12.4 de las prescripciones comunes.

3.11. - En cualquier momento de la prueba, la constatación de:

- a) La ausencia de uno de los números de competición o de una sola placa entrañará una penalización.
- b) La ausencia simultánea de los números de competición o de las dos placas del entrañará la DESCALIFICACIÓN.

Artículo 4. Aspirantes.

4.1. Tendrán condición de aspirantes a estos campeonatos los que se detallan en el artículo 2 de las prescripciones comunes de la FARMU para el año en curso.

4.2. Los deportistas con licencia expedida por la RFEDA adscritas a la FARMU con las siglas -MU bloquearán y puntuarán para los campeonatos, copas, trofeos o challenges de la Región de Murcia siempre y cuando:

Estén en posesión de licencia de piloto "P"

Estén en posesión de la licencia de concursante (EC, CC, CI) emitida en vigor.

4.3 Los pilotos no incluidos en el punto 4.2 (con licencia RFEDA no MU o de otra Federación Autonómica) deberán inscribirse al campeonato con un coste de 20 €

Artículo 5. Medidas de seguridad para pilotos

5.1. Vestimenta ignífuga: Todos los participantes deberán usar guantes, mono ignífugo, sotocasco, ropa interior, calcetines y calzado conforme a las normas FIA.

5.2. Cascos: El uso de casco durante los entrenamientos y carrera es obligatorio. Los cascos deberán contar con una homologación aceptada. Los participantes en la categoría de Monoplazas y Kart Cross, obligatoriamente deberán llevar Casco Integral.

5.3. Arnese: Los arneses deberán estar homologados por la FIA. Sólo se aceptarán arneses que se encuentren en perfecto estado de conservación (sin roturas ni deshilachado), y con sus anclajes perfectamente instalados y sin signos de corrosión.

5.4. Asientos: Los asientos deberán estar homologados por la FIA.

Artículo 6. Vehículos admitidos.

VEHICULOS ADMITIDOS EN EL CAMPEONATO DE MONTAÑA FARMU 2025			
CATEGORIA	GRUPO	ABREVIATURA	REGLAMENTO
1	GTs de cualquier procedencia	GT	Anexo Técnico al RD EHCC
	Turismos de cualquier procedencia	CT	Anexo Técnico al RD EHCC
	Historicos	H	RFEDA
2	CN/E2-SC	CN/E2-sc	Art. 259/277 Anexo J
	Barqueta Nacional	BN	RFEDA
	CM+	CM+	RFEDA
3	E2/SH	E2/SH	Art. 277 Anexo J
	CM Promocion	CM Promo	RFEDA
	Silueta Nacional	S NAC	Especifico ADN
	Prototipo E1 Nacional	E1N	RFEDA
	Prototipo E2 Nacional	E2N	RFEDA
	Jr CM	Jr CM	RFEDA

Siempre se tendrá en cuenta el reglamento del Cto. de España de montaña cuando no exista reglamento específico en el Cpto. de Montaña de la Región de Murcia.

6.1. MODIFICACIONES ADMITIDAS

Los vehículos pertenecientes a grupos FIA tendrán admitidas las modificaciones reflejadas en su artículo correspondiente del Anexo J.

De forma general, y salvo indicación contraria en el reglamento específico de cada tipo de vehículo, estos deberán cumplir con los artículos 251, 252 y 253 del Anexo J al CDI.

Al objeto de verificar el cumplimiento de esta normativa y de establecer el equilibrio de prestaciones entre los diferentes vehículos de una misma categoría, podrá ser obligatorio para cualquier vehículo, el montaje de un sistema de adquisición de datos independiente y autónomo, fijado posteriormente y designado por la FARMU. El montaje del módulo de adquisición y sensores, así como de todo el cableado, se deberá atener al plano y esquema suministrados. Únicamente la RFEDA, el Delegado Técnico o las personas designadas por estos podrán tener acceso a los datos registrados. Además, únicamente estos podrán solicitar su control durante cualquier momento en el desarrollo de la prueba.

El Concursante es el responsable del perfecto estado de mantenimiento del sistema de adquisición.

Cualquier manipulación del sistema de adquisición será penalizada con la exclusión de la prueba.

No obstante, la FARMU podrá autorizar modificaciones que no estén expresamente autorizadas en el presente reglamento mediante el visto bueno de la Comisión Técnica. Estas modificaciones

deberán incluirse en el Pasaporte Técnico específico o Ficha de Homologación correspondiente haciéndose constar expresamente que cuentan con la autorización excepcional de la FARMU y siempre con el objetivo de equilibrar las prestaciones entre los diferentes grupos de una misma categoría.

Asimismo, el sistema de adquisición de datos de los vehículos, en caso de que tengan uno instalado, estará a disposición del Delegado Técnico, que podrá solicitar los datos de funcionamiento en cualquier momento de la prueba o incluso descargarlos él mismo con el hardware y software adecuados.

2.1 A continuación, se reflejan las modificaciones permitidas en las diferentes categorías admitidas:

CATEGORIA 1

GT's de cualquier procedencia

- De acuerdo al Anexo Técnico al Reglamento Deportivo del Campeonato de Europa de Montaña FIA para Categoría 1, con las siguientes condiciones:
- Los vehículos que provengan de un grupo en el que el depósito de combustible deba ser homologado FIA, deberán respetar la reglamentación de procedencia.
- Los vehículos que provengan de un grupo en el que el depósito de combustible no deba ser homologado FIA, estarán exentos de montarlo.
- Estos vehículos serán clasificados en base a su "Performance Factor" en la clase que se determine en el Reglamento Deportivo.

Turismos de cualquier procedencia

- De acuerdo al Anexo Técnico al Reglamento Deportivo del Campeonato de Europa de Montaña FIA para Categoría 1, con las siguientes condiciones:

Los vehículos que provengan de un grupo en el que el depósito de combustible deba ser homologado FIA, deberán respetar la reglamentación de procedencia.

- Los vehículos que provengan de un grupo en el que el depósito de combustible no deba ser homologado FIA, estarán exentos de montarlo.
- Los vehículos que no provengan de un grupo concreto (los E1 FIA según reglamento 2019 o anteriores), estarán exentos de montar un depósito homologado FIA.
- Estos vehículos serán clasificados en base a su "Performance Factor" en la clase que se determine en el Reglamento Deportivo.

Históricos

- Definidos en el Reglamento Específico de la Copa de España de Vehículos Históricos Montaña.

Estructuras de seguridad.

Serán aceptadas las siguientes construcciones:

- Estructuras de seguridad según el Art.253-8 del Anexo J de 1993 (tubo arco principal 38 x 2,5 ó 40 x 2,0 mm) para aquellos vehículos homologados hasta ese año.
- Estructuras de seguridad según el Art.253-8 del Anexo J (tubo arco principal 45 x 2,5 ó 50 x 2,0 mm) para aquellos vehículos homologados a partir de 1994.
- Estructuras de seguridad homologadas ante una ADN. - Estructuras de seguridad homologadas ante la FIA.

CATEGORÍA 2

CN/E2-SC

- De acuerdo al Art. 277 del Anexo J, ~~al Art. 10.1.1 del Reglamento Deportivo del Campeonato de Europa de Montaña y al Anexo 8 del mismo.~~

Barqueta Nacional

- De acuerdo al Reglamento Técnico específico aprobado por la ADN o Federación Autonómica de procedencia con las siguientes condiciones:
 - Seguridad: deberá ser conforme con el Art. 277-2 del Anexo J para vehículos asimilables a la categoría E2-SC.
 - Peso mínimo del vehículo: deberá ser conforme con el Art. 277-3 del Anexo J para vehículos asimilables a la categoría E2-SC. o Adicionalmente, para cualquier vehículo y en cualquier momento de la temporada, la FARMU podrá establecer un lastre adicional a su exclusivo criterio.
 - Estructura de seguridad: deberá ser conforme con el Art. 259-16.4. - El motor está limitado a los de tipo atmosférico con una cilindrada máxima de 2000 cc.

CM +

- De acuerdo al Reglamento Específico para el Grupo CM+.
- Solo puntuarán y bloquearán puntos los vehículos con homologación específica en CM+.

CATEGORÍA 3 CM Promoción

- De acuerdo al Reglamento Específico para el Grupo CM Promoción.
- Solo puntuarán y bloquearán puntos los vehículos con homologación específica en CM Promoción.
- Previa solicitud y aprobación de la Comisión Técnica de la RFEDA, se autoriza a cambiar el motor térmico por uno eléctrico, en cuyo caso no se puntuará ni se bloquearán puntos en los Campeonatos, Copas o Trofeos de España. Para ello el interesado deberá aportar toda la información técnica relativa al motor eléctrico, sus periféricos y baterías, su instalación, y a los protocolos de seguridad que deban tenerse en cuenta para una manipulación adecuada y segura del vehículo.

Silueta Nacional

- De acuerdo a la ficha de homologación expedida por la ADN de procedencia con las siguientes condiciones:
 - Deberá solicitar el Pasaporte Técnico de Silueta Nacional expedido por la RFEDA. con una antelación mínima de 30 días a la primera participación en una prueba puntuable.

Prototipo E1 Nacional

- De acuerdo al Reglamento Técnico específico para el Grupo Prototipo E1 Nacional.

Prototipo E2 Nacional

- De acuerdo al Reglamento Técnico específico para el Grupo Prototipo E2 Nacional.

Junior CM

De acuerdo al Reglamento específico para el Grupo CM Promoción con las siguientes características:

- Se deberá instalar, en el sistema de admisión del motor, una brida restrictiva del aire de admisión en las condiciones descritas en el Anexo 1 al presente Reglamento.
- El peso mínimo del vehículo será de 470 K (en vacío) y 550 K (con vehículo y su equipamiento).

PERFORMANCE FACTOR

A partir de 2020, la FIA introdujo el Performance Factor ("el PF") en el Campeonato de Europa de Montaña. Dicho concepto, ha sido introducido igualmente en el Campeonato de España de Montaña para los pilotos con vehículos de categoría 3 y 1

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

Sitio web: www.fiaperformancefactor.com

ATENCIÓN TODOS LOS VEHÍCULOS DEBERÁN RENOVAR EL PF EN 2025

Solicitud de los participantes

Hoja técnica de PF (ver Anexo al PF):

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

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

Inscripción de participantes

No se requiere registro previo con la RFEDA, pero cada participante deberá incluir en la inscripción una copia

Anexo al PF

Los reglamentos aplicables al PF, son los siguientes:

- Appendix 6. PF technical sheet: conditions and tolerances.
- Appendix 7. Technical Appendix to the Sporting Regulations of the FIA European Hill Climb Championship –Category 1 Cars.

Cuadro de grupos y clases

GRUPO	CLASE	PF
1	1	15-39
2	2	40-79
3	3	80-119
4	4	120-159
5	5a	160-199
5	5b	200-299
5	5c	200-399
5	5d	>399
Turismos Históricos	Pre-81	6a
	Pre-90	6b
MONOPLAZAS	Gr. CM + E2-SC CN	CLASE I
	Barqueta Nacional Gr. CM PROMOCIÓN Gr. Silueta Nacional Prototipo E1 Nacional E2-SH Prototipo E2 Nacional Junior CM	CLASE II

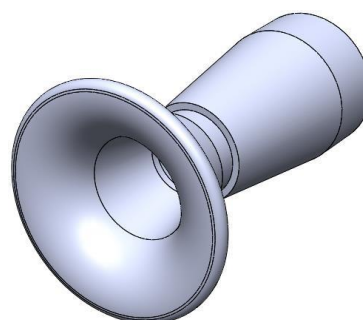
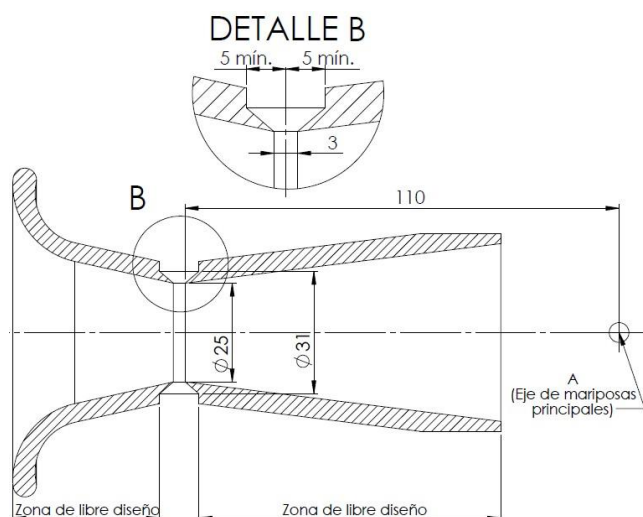
ANEXO 1

BRIDA DE ADMISIÓN – JUNIOR CM

El motor deberá tener instalado, en el sistema de admisión, un sistema de bridas restrictoras del caudal del aire de admisión en las condiciones descritas a continuación.

1. Cada uno de los cuatro (4) conductos de admisión debe llevar una brida restrictora independiente.
2. La colocación de estas bridas restrictoras, en los conductos de admisión, deberá ser aguas arriba de los mismos y en los conductos de admisión porta mariposas.
3. Deben estar firmemente fijadas a estos por medio de tornillos precintables.

4. El diámetro interior máximo de la garganta es de 25 mm.
5. Esta garganta deberá extenderse a lo largo de 3 mm según el diseño que se adjunta.
6. El diámetro máximo exterior de la brida a nivel de la garganta debe ser inferior a 31 mm, y debe mantenerse sobre una longitud de 5 mm a cada lado de este.
7. Este diámetro debe respetarse independientemente de las condiciones de temperatura.
8. El punto A representa el eje de las mariposas principales accionado mecánicamente por el acelerador. Se permite eliminar las mariposas secundarias, impidiendo cualquier toma de aire adicional por el eje.
9. Desde el final de la garganta, en el sentido del flujo de aire, hasta el centro del eje A debe haber una distancia máxima de 110 +/- 5 mm.
10. La forma aguas arriba y aguas debajo de la garganta de la brida restrictora es libre (zonas rayadas en la figura).



La brida debe poder ser precintada por los CC.TT. mediante alambre de precintado y un precinto. Se admitirán métodos de identificación adicionales como, por ejemplo, una marca de pintura en un tornillo exterior que impida ser desmontada sin violarla.

Las cabezas de los tornillos de fijación deben taladrarse para que puedan ser precintadas.

La totalidad del aire admitido por el motor para la combustión de la mezcla aire-combustible debe pasar por las bridas restrictoras del aire de admisión situadas como anteriormente se han descrito.

Cualquier toma de aire adicional deberá ser obturada definitivamente.

Está totalmente prohibido cualquier sistema que, en movimiento y por encima de un régimen de rpm determinado, aporte aire adicionalmente al motor.

El método de comprobación de la estanquidad del sistema de admisión se realizará taponando las 4 entradas de aire de admisión con el motor situado a 3.500 rpm, en cuyo caso el motor se debe parar en menos de 3 segundos. Asimismo, se podrá utilizar cualquier otro método que determine el Delegado Técnico pudiendo incluso acceder a la adquisición de datos del vehículo.

Artículo 7. Seguros

Será de aplicación lo descrito en las PPCC.

7.1.- En caso de accidente, el concursante o su representante deberá comunicarlo por escrito a un comisario deportivo, o en su defecto 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. **Si fuese posible, también se harán llegar por medios telemáticos pruebas en formato foto y/o video del lugar del siniestro, en el cual se muestren los daños ocasionados.**

7.2.- Se recuerda a los concursantes que únicamente los daños ocasionados por los organizadores y los conductores titulares, quedan amparados por la póliza de seguros contratada por la FARMU. Quedan excluidos los daños que puedan sufrir los propios conductores o automóviles participantes.

7.3.- Independientemente de dicho seguro de responsabilidad civil, los concursantes y conductores quedan en libertad de contratar, por su cuenta y a su conveniencia, los seguros individuales que estimen oportuno.

7.4.- Los concursantes y conductores, en caso de accidente, excluyen de toda responsabilidad a la entidad organizadora de la prueba, y renuncian a formular reclamación alguna contra los mismos.

Artículo 8. Derechos de inscripción. Lista de Inscritos

Las Solicitudes de Inscripción, se ajustará al modelo que figura en este reglamento deportivo y deberá ser enteramente conforme a todas las normas dictadas por el CDI y por la FARMU.

8.1. Las solicitudes de inscripción se ajustarán al modelo de la FARMU. Las inscripciones y los derechos de inscripción se ajustarán a lo establecido en las PPCC.

La lista provisional de inscritos deberá de ser enviada a la FARMU como máximo 24 horas después del cierre de inscripciones, fijándose el plazo máximo de cierre de inscripciones el lunes anterior a la celebración de la prueba. Hasta que esta no quede aprobada por el delegado de la comisión de montaña de la FARMU, no se podrá publicar como lista oficial. La FARMU facilitará a los organizadores un modelo de lista de inscritos de uso interno.

8.2. El incumplimiento de este artículo será motivo de sanción al organizador y afectará gravemente a la calificación del informe.

8.3. La no presentación de un participante inscrito en una prueba, será sancionada, salvo causa de fuerza mayor o notificación por escrito, con 24 horas de antelación.

8.4. Los Derechos de Inscripción serán reembolsados en su totalidad a:

- a) Los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.
- b) En caso de que la prueba no se celebre.
- c) La Organización, a su criterio podrá reembolsar hasta un 50% de los derechos de inscripción a los concursantes que, por razones de fuerza mayor, debidamente verificada, no pudieran presentarse a la salida de la prueba y solicitada por el interesado.
- d) En caso de que la prueba sea suspendida por causa imputable al organizador.

8.5. Las solicitudes de inscripción deberán estar en poder de la organización, debidamente cumplimentada y con los derechos de inscripción ABONADOS al organizador. Será obligación del piloto o concursante hacer llegar al organizador antes de las 20:00 horas del lunes anterior a la celebración de la prueba, mediante e-mail o personalmente, copia de la solicitud de inscripción completamente rellena y firmada, así como copia de los documentos y justificante de pago de los derechos de inscripción. Toda aquella inscripción que no cumpla este requisito, será rechazada por la organización sin ninguna justificación por parte de ésta. Los derechos de las inscripciones debidamente formalizadas, 7 días antes de la fecha y hora fijadas para el cierre de inscripciones en todas las modalidades de montaña, aceptando la publicidad impuesta por el organizador, no podrán ser superiores a los máximos establecidos las PPCC, a partir de ese momento hasta el cierre de inscripciones, los derechos podrán ser incrementados 30 €

8.6. En la lista de inscritos que el organizador debe publicar en las 48 horas siguientes al cierre de inscripciones, debe figurar si se cree oportuno el horario individualizado para la realización de las verificaciones administrativas y verificaciones técnicas Iniciales.

8.7. El organizador debe remitir a la FARMU obligatoriamente al cierre de inscripciones la lista de inscritos en la que deben constar, nombre y licencia del concursante; nombre, apellidos, nº de licencia, N.I.F. o N.I.E. del piloto nombre, apellidos, nº de licencia, N.I.F. o N.I.E. de la asistencia. Esta lista puede ser reordenada por criterios de clasificación, prestaciones, palmarés y seguridad por la FARMU siendo la aprobada por ésta la lista oficial de inscritos.

Artículo 9. Reglamento Particular.

- 9.1. El reglamento particular de cada prueba se elaborará a partir del reglamento tipo elaborado por la FARMU. Deberá ser enteramente conforme a todas las normas dictadas por el CDI y por la FARMU. Así mismo deberá acompañar el PLAN DE SEGURIDAD y el manual correspondiente de aplicación.

El reglamento particular de la prueba deberá de ser enviado con 30 días de antelación a la FARMU, para su posterior aprobación por el director deportivo de la FARMU.

En la portada del reglamento particular de cada prueba puntuable para el campeonato montaña así como en los complementos al reglamento, si los hubiere, deberá figurar el título del campeonato, tal y como recoge el artículo 1.1 del reglamento deportivo de montaña y el logotipo oficial de la FARMU.

9.2. Modificaciones al reglamento particular – complementos

9.2.1. Las disposiciones del reglamento particular sólo podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en los art. 3.6 y 11.9 del CDI.

9.2.2. Toda modificación o disposición suplementaria será comunicada por medio de complementos fechados y numerados, los cuales formarán parte integrante del reglamento particular.

9.2.3. Estos complementos serán expuestos en la secretaría de la prueba, y/o en el tablón oficial de anuncios. También serán comunicados directamente a los participantes que deberán firmar un acuse de recibo, a menos que sea materialmente imposible durante la celebración de la prueba.

9.2.4. Todo complemento difundido antes del comienzo de las verificaciones técnicas deberá recibir, por escrito, la aprobación de la FARMU. Esta obligación no es aplicable en el caso de una modificación del itinerario inicial.

9.2.5. Todo complemento difundido después del comienzo de las verificaciones deberá ser previamente aprobado por los comisarios deportivos, salvo en los casos de modificaciones del itinerario que pueden ser publicados por el director de carrera.

9.2.6. El director de carrera es el responsable de la aplicación de la reglamentación durante el desarrollo de la prueba, excepto en los casos de competencia exclusiva de los comisarios deportivos.

Deberá informar a los comisarios deportivos de todos los incidentes importantes que exijan la aplicación de la normativa aplicable en el campeonato.

9.2.7. Toda reclamación presentada por un concursante será transmitida a través del oficial encargado de relaciones con los participantes o del director de carrera a los comisarios deportivos para su estudio y decisión (Art. 13 y siguientes del C.D.I.)

9.2.8. Toda acción fraudulenta, incorrecta o antideportiva realizada por el concursante o por los miembros de su equipo, será juzgado por los comisarios deportivos que podrán imponer una penalización que puede llegar a la EXCLUSIÓN.

9.2.9. En caso de duda en la interpretación de los reglamentos, excepto en las pruebas puntuables para los campeonatos RFEDA y FIA, FARMU actuará como juez único.

9.2.10 El Concurante asume la responsabilidad del piloto cuando este último no esté a bordo del vehículo.

9.3. El número mínimo de participantes que se fija para poder autorizar la celebración de una prueba de montaña es de 15. En caso contrario quedará a criterio del director deportivo de la FARMU y el delegado de la comisión de montaña.

9.4. La lista de inscritos se confeccionará estableciendo el siguiente orden:

- 3 primeros clasificados del año anterior en la categoría monoplazas, fijando a continuación el resto de participantes de la misma categoría para la 1ª carrera, para siguientes en orden de clasificación vigente para los 3 primeros, resto siguiendo un criterio de seguridad, prestaciones y palmarés.

- 3 primeros clasificados de la categoría de turismos del año anterior para la 1ª carrera, para siguientes en orden de clasificación vigente para los 3 primeros, resto participantes siguen clases 8, 4, 3, 2, 1, 11, 10, 9 y grupo 5 siguiendo un criterio de seguridad, prestaciones y palmarés.

9.5. Se podrá modificar el vehículo antes del comienzo de las verificaciones técnicas siempre y cuando este pertenezca al mismo grupo y división que el vehículo inicialmente inscrito.

9.6. Si es una prueba nueva en el calendario y no se ha disputado el tramo en los últimos 3 años, el organizador deberá de comunicárselo a la FARMU para que esta envíe el personal que esta estime oportuno para la inspección del tramo y elaboración de un informe sobre el mismo para dar el visto bueno sobre la celebración de la prueba. Los gastos de inspección correrán a cargo del organizador.

9.7. Modificaciones al reglamento particular – complementos.

9.7.1 Toda modificación efectuada al reglamento particular de la prueba deberá de estar de acuerdo con lo estipulado en los artículos 66 y 141 del CDI. Las modificaciones serán comunicadas mediante complementos fechados y numerados, los cuales formarán parte del reglamento particular de la prueba.

9.7.2 Todo complemento difundido antes de la constitución del colegio de comisarios deportivos deberá de ser aprobado y firmado por la FARMU.

9.7.3 Todo complemento difundido después de la constitución del colegio de comisarios deportivos deberá previamente ser aprobado por este.

Artículo 10. Desarrollo de las mangas de entrenamiento y carrera.

10.1. Orden de salida.

Salvo disposición en contrario de los comisarios deportivos se mantendrá el mismo orden de salida para los entrenamientos y mangas oficiales. Previo la salida de los car cross, CM, fórmulas y barquetas, la organización deberá cuidar el buen estado de la pista efectuando un buen barrido, para ello se establecerá una interrupción de 2 minutos mínimo entre el último turismo en tomar la salida y el primer car cross, CM, fórmulas o barquetas. Los car cross saldrán los últimos, salvo pruebas del campeonato nacional.

10.2. Tablón de anuncios.

Será obligatoria la instalación de un tablón de anuncios en secretaría de la prueba y parque pre-salida donde estarán expuestos anexos, citaciones a participantes, tiempos, etc.

Este tablón podrá ser sustituido, en su caso, por un tablón online.

10.3. Manga de entrenamientos

Los participantes deberán realizar la manga de entrenamientos programados como oficiales por el organizador. Si por circunstancias excepcionales un participante no pudiese completar dicho entrenamiento, su participación quedará supeditada a la autorización del director de carrera de conformidad del colegio de comisarios deportivos.

10.4. Carrera

10.4.1. Los conductores deberán estar en disposición de los oficiales de la prueba, como mínimo, media hora antes del horario previsto de salida.

10.4.2. Como mínimo los participantes 10 minutos antes de su hora de salida, estarán ordenados en parrilla de salida y a disposición de los jueces de salida. El participante que no se presente a su hora podrá ser DESCALIFICADO.

10.4.3. Salida: Un oficial se encargará de situar el vehículo y de comprobar las medidas de seguridad del piloto (arnés, casco, vestimenta ignífuga, hans, etc.) Si un participante no reúne las medidas de seguridad exigidas durante la verificación anterior a la toma de salida, no podrá tomar parte en dicha manga. En el caso de poder subsanar las anomalías durante el transcurso de la prueba, deberá de ponerse a disposición del verificador y director de carrera para comprobar de nuevo las medidas de seguridad del vehículo y piloto.

La salida se dará con el vehículo parado y el motor en marcha; si un vehículo en línea de salida no pudiera tomar la misma se retirará de la pista, y se le dará nuevamente la salida cuando el director de carrera considere oportuno.

En caso de apagado de motor de un vehículo a las órdenes del oficial de salida, la posterior puesta en marcha del mismo no podrá realizarse empujándolo o aprovechando un desnivel de la misma.

Una vez dada la señal de salida o la puesta en verde del semáforo, si el tiempo transcurrido desde dicho instante hasta la activación del cronometraje es superior a 15" podrá ser causa de DESCALIFICACIÓN de la manga.

10.4.4. Llegada: será lanzada y quedará prohibido detenerse hasta 200 m de la línea de llegada donde los vehículos se ordenarán para organizar la caravana de bajada para tomar nuevamente la salida.

10.4.5. Carrera: Todo vehículo alcanzado deberá dejar libre el paso aminorando la marcha y facilitando la maniobra del vehículo que lo alcanzara.

Si por cualquier motivo se ve obligado a detenerse en carrera, el conductor deberá situarlo de forma que no represente ningún peligro para los demás participantes.

Está específicamente PROHIBIDO circular en sentido contrario al de carrera, el incumplimiento de esta norma será motivo de DESCALIFICACIÓN.

En caso de que el vehículo quedara fuera de carrera dentro del tramo por avería mecánica o accidente, no se moverá ni recibirá asistencia de grúa hasta que el jefe de seguridad y el director de carrera lo estimen oportuno. En caso de que por motivos de seguridad se deba de retirar el vehículo averiado/accidentado de la pista durante el transcurso de la manga, en ningún caso se le podrá dar de nuevo salida en la manga en la cual ha abandonado.

El director de carrera bajo decisión del colegio de comisarios deportivos, podrá autorizar a los pilotos que han tomado la salida con posterioridad al que ha protagonizado el incidente (que dio lugar a la orden de mostrar bandera roja), a retomar la salida de la carrera, hayan logrado

detenerse a tiempo por haber sido apercebidos con la bandera roja, o hayan conseguido completar el recorrido en caso contrario. En ambos casos, el/los vehículo/s que vuelvan para retomar la salida de nuevo deberá ir precedido de un vehículo de la organización debidamente identificado. Ninguna reclamación será admitida en este caso. En casos excepcionales, el Director de Carrera con comunicación a los CC.DD., autorizará a los participantes afectados por bandera roja que tengan problemas para volver a arrancar sus motores, recibir ayuda exterior.

Los participantes en todo momento deberán atenerse rigurosamente a las indicaciones de los comisarios de ruta.

10.4.6. El recorrido neutralizado después de cada manga (descenso hacia salida), está prohibido detenerse o dejar una separación superior a 20 m con el vehículo anterior. Esta situación será controlada por los puestos de comisarios de ruta y/o radios o cualquier oficial que actúe como juez de hechos. En caso de infracción, enviarán un informe a dirección de carrera que comunicará al colegio de comisarios deportivos y a su exclusivo criterio aplicarán las sanciones que consideren oportunas.

CLASIFICACIÓN FINAL:

En las pruebas de un meeting se seleccionarán el mejor tiempo de las dos mangas de carrera realizadas.

En el caso de pruebas con meeting doble se seleccionará el mejor crono de las dos mangas oficiales para la confección de la clasificación final, estableciéndose dos clasificaciones finales diferenciadas de la 1ª y 2ª carrera respectivamente.

10.4.7. Cronometraje: Tanto en la salida como en llegada el cronometraje será realizado a la centésima con célula fotoeléctrica con impresión y doblaje.

10.4.7. Será obligatoria la designación y presencia de un médico, debiendo hacer constar su nombre y número de colegiado por parte de los organizadores en el reglamento particular de la prueba para su aprobación.

10.4.8. Tendrán que estar previstas medidas de evacuación según un plan establecido por el oficial responsable de seguridad de la prueba y con la conformidad del médico.

En la prueba en que el centro asistencial esté situado a más de 30 Km, deberá ser entregado un plan de evacuación a los conductores de las ambulancias para su conocimiento, así como el recorrido más idóneo hasta el centro asistencial.

10.4.9. Los organizadores deberán disponer como mínimo:

- Una UVI MOVIL de soporte vital avanzado.
- Un vehículo R de intervención rápida, debidamente equipado con médico y material sanitario, de extinción y de excarcelación para su intervención en caso de accidente que pueda producirse en el transcurso de la prueba. Se hallará situado en la línea de salida.

10.4.10. Zonas de peligro: Deberán señalizarse con letreros de "ZONA PROHIBIDA" al público, así como intentar evitar el acceso de espectadores a dicha zona mediante vallas, cinta, etc., así como el estacionamiento de los espectadores en lugares que pudieran ser peligrosos.

10.4.11. El número de comisarios de ruta será el necesario para garantizar la seguridad de la prueba. Deberán disponer de material necesario para su función (emisora de radio, banderas, extintores, cepillo o escoba y cemento o sepiolita) y deberán ir identificados para su fácil reconocimiento.

Artículo 11. Reconocimientos.

11.1. Se recomienda a los equipos que el recorrido de reconocimiento se realice en sentido de carrera aconsejando firmemente realizar el recorrido de regreso a velocidad extremadamente moderada.

11.2. La organización nombrará jueces de hechos para efectuar controles. Cualquier denuncia efectuada por los jueces de hechos, autoridades gubernativas-locales y agentes de la autoridad llevará consigo la prohibición de tomar la salida en la prueba, con pérdida de los derechos de inscripción.

11.3. Los reconocimientos se efectuarán en vehículos que cumplan las siguientes características:

- a) Ser de estricta serie.
- b) No llevar faros suplementarios que no sean de origen.
- c) El silenciador del tubo de escape estará en perfecto estado de uso y funcionamiento.
- d) Utilizar neumáticos comerciales con dibujo.
- e) No llevar barras antivuelco, ni cinturón tipo arnés, ni baquets.
- f) No llevar publicidad ni adhesivos.
- g) No estar decorado de manera que pueda ser identificado como uno de competición.
- h) No llevar emisoras ni antenas para el uso de las mismas.

Artículo 12.- Neumáticos.

Para el presente año, los neumáticos son libres en lo referente a su dibujo y calidad, en todo caso y en de vehículos de propulsión, las 4 ruedas utilizadas serán del mismo tipo en ambos ejes, es decir, puede ser las 4 competición o de calle.

La normativa Car Cross respecto a neumáticos viene reflejada en su anexo particular. (Anexo II)

Está prohibido usar calentadores de neumáticos.

Artículo 13. Procedimiento de salida.

- 13.1. Los pilotos deberán presentarse en el parque pre-salida a la hora que figura en el reglamento Particular de la prueba, estando a partir de ese momento a disposición del director de carrera. El incumplimiento de esta norma se sancionará con 50 €
- 13.2. Los vehículos quedarán ordenados en la fila de salida diez minutos, como mínimo, antes de su hora de salida en cada manga. **El piloto que no esté presente y ordenado será penalizado con 10", salvo en la 2ª carrera que será penalizado con 3 minutos en esa carrera 2 si es reincidente.**

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

13.4. El procedimiento obligatorio de salida, será el siguiente:

En la línea de salida y junto al vehículo participante deberá estar el oficial designado, el cual indicará al piloto:

1. Un cartel anunciador de 30''
2. Un cartel anunciador de 20''
3. Un cartel anunciador de 10''

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

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

Si la salida es cada 30 segundos, el procedimiento será el siguiente:

En la línea de salida y junto al vehículo participante deberá estar el oficial designado, el cual indicará al piloto:

1. Un cartel anunciador de 20''
2. Un cartel anunciador de 10''

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

- Semáforo rojo: 5'' para la salida (permanece encendido y hace cuenta atrás)
- Semáforo verde: SALIDA (al accionar el semáforo verde, automáticamente se apaga el rojo).

13.5. A partir del semáforo verde, se dispone de 15'' para tomar la salida, caso de no hacerlo, quedará excluido de la manga.

13.6. La luz ámbar intermitente anula el proceso de salida, por lo que se aconseja que el mando de esta luz esté bajo el control del director de carrera.

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

13.8. El adelanto en la salida se penalizará con 10'', en la manga que se produzca.

Artículo 14.- Verificaciones.

14.1. Verificaciones Administrativas

Los participantes deberán de personarse en el lugar y dentro del margen de horario programado a las verificaciones administrativas con la siguiente documentación:

- Licencia de concursante (en caso de ser licencia colectiva, con una copia individual del representante.)
- Licencia de conductor
- Justificante de ingreso de los derechos de inscripción

Los participantes que se presenten a las verificaciones administrativas fuera de los plazos previstos en el programa de la prueba, recibirán una sanción en metálico de 50 €. Cuando el retraso exceda de 60 minutos la salida será denegada.

14.2. Verificaciones técnicas

Se ajustarán a lo previsto en el art. 13 de las prescripciones comunes de la FARMU.

- 14.2.1. Pasaporte técnico: Se ajustará a lo previsto en el art. 13.2.5 de las prescripciones comunes de la FARMU.
- 14.2.2. Delegado Técnico: Se ajustará a lo previsto en el art. 19 de las Prescripciones Comunes de la FARMU.
- 14.2.3. La verificación de la ropa ignífuga y el casco será realizada 15 minutos antes de la hora teórica de salida de cada vehículo, a la entrada del equipo en el parque cerrado previo a la salida de la prueba.
- 14.2.4. Marcas de identificación.

Corresponde al equipo, en el caso de que fueran colocadas marcas de identificación, cuidar bajo su única responsabilidad y hasta la finalización de la prueba de las mismas.

- 14.2.5. Todo fraude constatado, y sobre todo el hecho de presentar como intactas marcas de identificación retocadas, entrañará la DESCALIFICACIÓN de la carrera del equipo, así como la de cualquier concursante que hubiera ocultado o facilitado la ejecución de la infracción, todo ello sin perjuicio de sanciones más graves que pudieran ser solicitadas ante la FARMU.

Para la identificación del vehículo y para revisar las medidas de seguridad el participante deberá presentar obligatoriamente su vehículo a las verificaciones técnicas dentro del margen de horario establecido.

Los participantes deberán de presentar obligatoriamente en las verificaciones técnicas su equipamiento personal de seguridad.

La salida será denegada a los participantes que se presenten a las verificaciones técnicas fuera de la hora prevista en el programa de la prueba. El colegio de comisarios deportivos, podrá autorizar excepcionalmente que algún participante realice las mismas en otras horas. En este caso el participante autorizado será penalizado de acuerdo con el siguiente baremo:

- 1ª vez en campeonato: 50 €
- 2ª vez en campeonato: 100 €
- 3ª vez en campeonato: No autorizado a realizar la verificación.

En las pruebas con doble meeting (sábado y domingo), en caso de que existiera una reclamación o una verificación de oficio el sábado que supusiera el desmontaje de una pieza de vital importancia para el funcionamiento del vehículo en el 2º meeting, se precintará esta y se verificará al término de la carrera del domingo. El concursante está obligado a presentarse a la verificación en caso de que abandonare o no participare en el 2º meeting.

La admisión de un tercero a bordo (salvo en el caso de transporte de un herido) entrañará:

- 1ª vez en campeonato: 50 €
- 2ª vez en campeonato: Descalificación
- 3ª vez en campeonato: 50 € y descalificación

Artículo 15. Vehículos de seguridad.

El organizador deberá prever un vehículo de seguridad identificado con el "0" y opcionalmente "00". Las dos personas que vayan dentro de este vehículo deben ser las definidas en las PPCC, los oficiales nombrados por la organización para tal fin y deben figurar en el reglamento de la prueba (cuadro de oficiales). Estos oficiales se someterán y deberán de cumplir con lo establecido en el presente reglamento.

Este vehículo (que deberá ser dado de alta en el seguro de responsabilidad civil contratado por el organizador junto con los vehículos participantes) deberá efectuar todas las mangas, entrenamientos y carrera, saliendo con una antelación mínima de 5 minutos al primer participante. A la línea de meta podrá informar al director de carrera del estado global del recorrido. Hasta que este vehículo no se encuentre en la línea de llegada no se dará salida al primer participante. Por motivos (laborales o publicitarios) se podrán preparar otros vehículos sin distintivos "0" y deberán tomar la salida con una antelación mínima de 10 minutos al primer participante. Todos los vehículos de seguridad e intervención, serán de potencia media y estricta serie, queda prohibido cualquier vehículo de carreras. Asimismo, deberán estar identificados con rótulos y provistos de los siguientes elementos:

- Puente luminoso.
- Altavoz (recomendable).
- Amplificador de sirena.
- Emisora de enlace.

Artículo 16. Señalización.

Tanto durante la carrera como en los entrenamientos, los participantes deberán atenerse rigurosamente a las indicaciones de los oficiales señalizadores, efectuadas con las banderas cuyos significados se detallan en el art. 4 del Anexo "H" del C.D.I., y que los deportistas deberán conocer.

- ❑ Bandera Roja: Detención inmediata y absoluta a un lado de la carretera.
- ❑ Bandera Amarilla agitada: Reducir la velocidad, prohibido adelantar y estar preparado para cambiar de dirección. Hay un peligro al borde la pista o sobre una parte de ella.
- ❑ Bandera Amarilla con franjas rojas: Superficie deslizante, presencia de aceite o agua en la pista.
- ❑ Bandera Azul: Está a punto de ser adelantado.
- ❑ Bandera Blanca: Vehículo de Seguridad en pista.
- ❑ Bandera Verde: Pista libre.

Para las pruebas del campeonato de Murcia de montaña se establecen las siguientes banderas:

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

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

En entrenos oficiales o libres, el piloto deberá esperar la orden por parte de los oficiales de pista, de reanudar la marcha desde el punto donde paró hasta la meta. En carrera, el piloto deberá esperar a un vehículo de seguridad que lo llevará a la línea de salida para tomar una nueva salida.

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

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

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

Artículo 17. Parques.

17.1. El parque pre-salida se considerará parque cerrado. Será parque de pre-salida los 25 m anteriores a la línea de salida. El parque de pre-salida estará debidamente señalizado.

17.2. El parque de llegada se considerará parque cerrado. Los vehículos quedarán obligatoriamente en régimen de parque cerrado desde el final de la última manga hasta la

publicación de los resultados oficiales y los comisarios deportivos hayan autorizado el levantamiento del parque cerrado.

Queda terminante prohibido transportar en el vehículo cualquier persona distinta al conductor.

Durante el régimen de parque cerrado, está prohibido bajo pena de DESCALIFICACIÓN, hacer cualquier reparación, repostaje, o cualquier tipo de manipulación en el vehículo.

En el parque cerrado está prohibida la entrada a cualquier persona, salvo a los oficiales de la prueba que tengan una misión en el mismo.

Artículo 18. Puntuaciones.

18.1. Clasificación turismos y monoplazas. Después de cada prueba puntuable se hará la distribución de puntos para los pilotos, según la clasificación obtenida en la prueba y de acuerdo con la siguiente tabla:

General

1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
20	15	12	10	8	6	4	3	2	1

18.2. Clasificación por clase. Después de cada prueba puntuable se hará la distribución de puntos para los pilotos, según la clasificación obtenida en la prueba y de acuerdo con la siguiente tabla:

Clase

1º	2º	3º	4º	5º
6	4	3	2	1

18.3. Para la clasificación final del campeonato, se sumarán el total de puntos obtenidos, teniendo en cuenta el siguiente sistema de puntuación:

- 5 o menos meetings realizados, no se descuenta ningún resultado.
 - 6 meetings realizados, se descuenta 1 resultado, (el peor resultado) de una prueba simple o 1 de los 2 de una doble.
 - 7 o más meetings realizados, se descuentan los 2 peores resultados de pruebas, sean simples o dobles.

Ejpl. si hay 5 meetings, 3 simples y 2 de ellos dobles, total $3+(2 \times 2)=7$ resultados. Por lo que no se descuenta ningún resultado.

Un meeting es una prueba sencilla con una carrera en un día o doble con 2 carreras en 2 días.

No se podrá descontar un resultado, en el cual el participante haya sido descalificado de la prueba.

18.4. Para poder optar al Campeonato de Montaña será necesario haber participado como mínimo en la mitad más una de las pruebas celebradas.

Artículo 19. Premios por prueba y finales.

Clasificación de turismos: Trofeo 1º, 2º y 3º

Clasificación monoplazas: Trofeo 1º, 2º y 3º

Clasificación clases: Trofeo al 1º

Clasificación piloto Jr. : Trofeo al 1º

Clasificación femenina: Trofeo a la 1ª

Artículo 20. El orden de la ceremonia de entrega de trofeos será el siguiente:

1. En caso de haber trofeos para todos los participantes se entregarán conformen hayan quedado clasificados en orden ascendente, no entregándose trofeo a los participantes que vayan a subir al pódium posteriormente.
2. En caso de no haber trofeos para todos los participantes se comenzarán entregando a los ganadores de cada una de las divisiones, comenzando por la división I en orden ascendente.
3. A continuación pódium del campeonato car cross.
4. A continuación pódium de la categoría turismos.
5. A continuación pódium de la categoría monoplazas.

Artículo 21.- Chicanes

En caso de establecerse una chicane según anexo VIII de PPCC, los equipos que desplacen una barrera serán penalizados con 5'', si se saltan una barrera con 10'' y se saltan toda la chicane con 20''

ANEXO 1 PENALIZACIONES MONTAÑA

ART.	MOTIVO	VEZ	SANCIÓN
12.3 PPCC	No colocar los números de competición en su lugar previsto: -Puertas delanteras en turismos -Altura del habitáculo monoplazas	TODAS	90 €
12.4 PPCC	Recortar los números de competición. No respetar su tamaño original.	TODAS	90 €
3.11	Falta de 1 número de competición.	TODAS	90 €
3.11	Falta de 2 números de competición.	TODAS	DESCALIFICACIÓN
9 PPCC	Falta de publicidad optativa.	TODAS	90 €
	Uso de carburante no aceptado por el CDI.	TODAS	DESCALIFICACIÓN
14.1	Efectuar con retraso las verific. admin.	TODAS	50 €
14.1	Retraso superior a 60' en verificac. admin.	TODAS	NO AUTORIZADO A SALIR
14.2	Retraso en las verificaciones técnicas	TODAS	VER ART. 14.2 y 13 PPCC
14.2.5	Vehículo no conforme en verificaciones	TODAS	NO AUTORIZADO A SALIR
14.2.5	Vehículo no conforme en verificaciones durante prueba	TODAS	DESCALIFICACIÓN
14.2.5	Rotura de precintos	TODAS	DESCALIFICACIÓN
13.1	No presentarse ante DC a la hora prevista	TODAS	90 €
13.2	No estar ordenado en la fila de salida	TODAS REINCIDENTE	10'' EN MANGA 3' EN CARRERA 2
13.5	No tomar salida 15'' después semáforo verde	TODAS	DESCALIFICACIÓN
13.8	Adelanto en la salida	TODAS	10''
16	No hacer caso a la bandera amarilla	1ª VEZ SIGUIENTES	10'' 20''
16	No hacer caso a la bandera roja	TODAS	DESCALIFICACIÓN EN MANGA
10.4.4	Detenerse antes de los 200 metros después de la meta	TODAS	DESCALIFICACIÓN
	Pintar marcas sobre el asfalto, señales, etc.	TODAS	NO AUTORIZADO A SALIR
10.4.5	No ceder el paso cuando es alcanzado		DESCALIFICACIÓN
10.4.5	Circular en sentido contrario al de la prueba	TODAS	DESCALIFICACIÓN
17.2	Efectuar cualquier tipo de reparación en Parque cerrado	TODAS	DESCALIFICACIÓN
17.2	Efectuar cualquier tipo de reparación después de la meta	TODAS	DESCALIFICACIÓN

PENALIZACIONES A CRITERIO DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS:

- Maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta. • Falta de documentación.
- Falta de ficha de homologación. • Incumplir normas de parada en el recorrido.
- Incumplir normas de seguridad en parque de trabajo.
- Incumplir medidas de seguridad. • No asistir a la entrega de premios y trofeos.

ANEXO II: Campeonato de CAR CROSS

1. DISPOSICIONES GENERALES.

- 1.1 La Federación de Automovilismo de la Región de Murcia establece para el presente año el Campeonato de car cross.
- 1.2 Las pruebas puntuables serán las pruebas de montaña del calendario oficial y al menos una prueba de las denominadas “ tramo de Tierra “ de las dos que se harán este año, si no se hace al menos una, no clasificará para el campeonato car cross
- 1.3 Para poder optar al Campeonato de Montaña será necesario haber participado como mínimo en la mitad más una de las pruebas celebradas
- 1.4 Para la clasificación final en este campeonato se totalizará el número de puntos obtenidos por los aspirantes. **No descontándose ningún resultado.**

1.5 Los pilotos no incluidos en el punto 4.2 (con licencia RFEDA no MU o de otra Federación Autonómica) deberán inscribirse al campeonato con un coste de 20 €

2. ORDEN DE PRELACIÓN.

- 2.1 Será de aplicación por orden de prelación:
 - 1) Las prescripciones comunes de los campeonatos, copas y trofeos de Murcia.
 - 2) El reglamento general de montaña del campeonato de Murcia.
 - 3) El presente reglamento deportivo y técnico.
 - 4) El anexo 9 del campeonato de España de autocross.
 - 5) El reglamento particular de la prueba.
- 2.2 Cualquier contradicción en estos reglamentos se resolverá aplicando el de más alta jerarquía.
- 2.3 El CDI será de aplicación con carácter prioritario en todos los aspectos generales y en particular a los procedimientos de reclamaciones y apelaciones.

3. VEHÍCULOS ADMITIDOS.

Serán autorizados los vehículos descritos en el anexo 9 del campeonato de España de autocross, no puntuando ni bloqueando aquellos con más de 653 c.c. cumpliendo el mismo en su totalidad más los puntos que se especifican a continuación:

- 3.1 El espadín del número sobre el techo se deberá suprimir, no obstante, si es parte integrante de la carrocería y no tiene aristas cortantes se puede mantener.
- 3.2 Será obligatorio utilizar el sistema de retención hans, así como asiento y cinturón con homologación FIA en vigor art. 253-16 del anexo J al CDI.
- 3.3 Soporte extintor manual según art 7.3 del anexo J Art.253.
- 3.4 Soporte batería rígido, con tornillos o espárragos y tuercas.

- 3.5 Para motores con salida al exterior de tubo respiradero de gases, es recomendable instalar recuperador de aceite con un mínimo de 1 litro de capacidad.
- 3.6 Las conducciones de gasolina deben ser tipo aerokit y deben estar debidamente protegidas contra el fuego.
- 3.7 Neumáticos, queda prohibido el uso de neumáticos slicks, slicks rallados y de tacos. Se utilizarán neumáticos mixtos o para asfalto. Conservando en todo momento de la prueba una profundidad mínima de 1 mm en toda su banda de rodadura. El diámetro máximo de la llanta es de 10" y su anchura máxima es de 8". En medidas para eje delantero (165/70-10) y en eje trasero (225/40-10).
- 3.8 El vehículo que no posea chapa de homologación del fabricante o certificado que lo demuestre, quince (15) días antes de la prueba donde se quiera participar, deberá solicitar una verificación y quedara a criterio de los comisarios técnicos y de la FARMU el derecho de admisión a participar en la prueba y puntuar en la copa open car cross de montaña.
- 3.9 El depósito de combustible ha de ser metálico y debe estar situado detrás del asiento, estar montado en una situación suficientemente protegida y firmemente anclado al vehículo y debe estar separado de él por un panel antifuego cuya arista superior estará a la altura del tubo superior del arco principal y que deberá asegurar la estanqueidad del habitáculo respecto al compartimiento motor. La capacidad máxima del depósito de combustible es de 10 litros.
- 3.10 Será obligatoria la instalación de una pantalla de vidrio laminado o policarbonato, en el parabrisas o malla protectora donde el paso de la malla este comprendido entre 10 mm x 10 mm y 25 mm x 25 mm, siendo el diámetro mínimo del hilo con el que se ha tejido la red de 1 mm. La malla en todo su perímetro deberá estar soldada a un hilo con un diámetro mínimo de 5 mm
- 3.11 Es obligatoria la instalación de un techo rígido y metálico sobre el piloto. Esta estructura se aconseja que sea formada mediante la adición de una chapa de acero de 1,5 mm soldada a dicha estructura de seguridad. Se prohíbe taladrar los tubos de la estructura de seguridad.

4. ATRIBUCIÓN DE PUNTOS.

Se establece que el sistema de puntuación sea el del reglamento deportivo de montaña, art. 18.1

5. TROFEOS.

5.1 Los Trofeos a repartir para cada una de las carreras y clasificación final serán:

- 1º, 2º y 3º

5.2 Las entregas de trofeos se realizarán al finalizar la 2ª carrera si la hubiera.