



**CAMPEONATO
DE CASTILLA Y LEON
MONTAÑA**

2024

Artículo 1. Organización

- 1.1 La Federación de Automovilismo de Castilla y León establece para la presente temporada los Campeonatos que describe el art. 1 de las prescripciones comunes, referentes a Montaña.
- 1.2 Aplicación de las normas.

El Campeonato de Castilla y León de Montaña se regirá por lo dispuesto en:

- Las prescripciones comunes para todos los campeonatos, así como las prescripciones particulares para Montaña, de la Federación de Automovilismo de Castilla y León.
- El Presente Reglamento
- Los reglamentos particulares de cada prueba.

Artículo 2. Aspirantes

Serán admitidos a participar los deportistas en posesión de licencia de conductor "P" y "PR" o equivalente, expedidas en el 2024.

Artículo 3. Vehículos admitidos

Podrán participar en las pruebas puntuables los siguientes vehículos:

VEHÍCULOS ADMITIDOS EN EL CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEÓN DE MONTAÑA 2024	
GRUPO	ABREVIATURA
WORLD RALLYE CAR	WRC
R5 FIA	R5
R5 RFEdA	R5
R4 FIA	R4
R4 RFEdA	R4
R3 - R3T FIA	R3 - R3T
R3D FIA	R3D
R2 – R2T FIA	R2 – R2T
R1 FIA	R1
R-GT FIA	R-GT
GT RFEdA	GTR
GT2 FIA	GT2 FIA
GT3 FIA	GT3 FIA
GT4	GT4
DTM	DTM
SUPER 2000 1.6t	RRC
SUPER 2000 2.0 Atm.	S2000
SUPER 1600	S1600

KIT CAR 1.6	KC 1.6
KIT CAR 2.0	KC 2.0
N+ RFEdA	N+
NACIONAL 5	N5
NACIONAL 4	N4
NACIONAL 3	N3
NACIONAL 2 RFEdA	N2
NACIONAL 1 RFEdA	N1
N – R/N	N – R/N
A – R/A	A – R/A
XP	XP
CLASICOS	H
RALLY 5	RALLY 5
RALLY 4	RALLY 4
RALLY 3	RALLY 3
RALLY 2	RALLY 2
RALLY 1	RALLY1
SCC	SCC
A-2	A2
FÓRMULA	F
CM	CM
CN	CN
C3	C3
KART CROSS	KARTCROSS
FORMULAS TT	F TT

A los vehículos con turbo, se les aplicará la normativa del Campeonato de España, empleando por tanto para obtener su cilindrada, el coeficiente multiplicador de 1.7 en el caso de motores de gasolina y 1.5 en el caso de vehículos diésel.

Todos los vehículos equipados con motores turboalimentados ya sean Grupo A, N ó R deberán contar con una brida fijada a la carcasa del compresor a través de la que debe pasar todo el aire necesario para la alimentación del motor. El diámetro máximo interior de dicha brida para los Grupos A/RA será de 34 mm., y para Grupo N/RN de 33 mm., manteniéndose sobre una longitud de 3 mm, mínimo.

Sólo los vehículos turboalimentados del grupo N podrán ir también sin brida, siempre que se mantenga la carcasa original del turbo. En ningún caso podrán montar una brida distinta a la de 33 mm. También se contempla la admisión de vehículos N Plus con brida de 36 mm.

Serán reconocidos bajo la denominación de Grupo R todos los vehículos que hayan perdido su homologación.

Grupo R: Los vehículos denominados Grupo R deberán cumplir las siguientes normas:

1. Vehículos procedentes de los extintos grupos 1, 2, 3 y 4:
Lo especificado en el Anexo J del C.D.I. año 1981, en los artículos 251, 252, y 254 al 267. Lo especificado en el art. 253 excepto apartados:
 - C) en su totalidad.
 - E) Grupos 1 y 3 igual que 2 y 4.
 - M) eliminar vidrio tipo 10/20.

2. Vehículos procedentes de Grupo N, A y B (homologados hasta el año 1993) Lo especificado en el Anexo J del C.D.I., año 1983, en los artículos 251, 252, 254, 255 y 256. Lo especificado en el art. 253 excepto apartados:

6) en su totalidad.

3. Vehículos procedentes de Grupo N y A (homologados después del año 1993) Lo especificado en el Anexo J del C.D.I., año 1999, en los artículos 251, 252, 253, 254 y 255.

Con independencia de lo estipulado en los mencionados artículos, la Federación de Automovilismo de Castilla y León establece que aquellos vehículos pertenecientes al grupo R con motores turbo alimentados deberán estar equipados con una brida fijada a la carcasa del compresor a través de la que debe pasar todo el aire necesario para la alimentación del motor. En los vehículos del grupo RN y RA con turbo, la brida debe ser idéntica a la del grupo del que proceden (N-33mm. y A-34mm.).

Grupo A-2: Serán admitidos los vehículos procedentes de Campeonato de España de turismos y vehículos procedentes de copas monomarca de circuitos, rallyes y montaña, de acuerdo con su ficha de homologación de origen y conservando las características técnicas de la copa de procedencia.

Grupo XP: este grupo lo formaran vehículos no acordes a la ficha de homologación o sin ella, procedentes o no de circuitos. Todo ello sin penalizar las normas de seguridad de grupo A. Los vehículos de dos ruedas motrices equipados con turbo deberán llevar una brida de 34 mm; los vehículos 4x4 equipados con turbo deberán llevar una brida de 34 mm.

Grupo SCC: Vehículos turismos equipados con motor de motocicleta hasta 1.200 c.c. situado en posición delantera, central o trasera.

Todos aquellos vehículos que aspiren a participar en la categoría de **Clásicos** y/o a puntuar para el Trofeo de Clásicos de la FACyL, deberán disponer del correspondiente Historic Technical Passport (HTP) expedido por la FIA, o del Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico (PTVC) expedido por la RFEdA o, en su caso, deberán disponer de la aprobación expresa y por escrito por parte del Grupo de Trabajo de Históricos de la RFEdA. Los interesados también podrán solicitar un pasaporte equivalente expedido por la FACyL a través de los cauces de comunicación habituales y aportando la documentación que el organismo correspondiente de la FACyL les solicite.

De no disponer de ninguno de estos documentos el vehículo será considerado Grupo R, o el que corresponda de conservar su homologación, independientemente de su antigüedad. De no haber contado en ningún momento con ficha de homologación o si presentara modificaciones sustanciales respecto a esta, serán considerados Grupo XP.

Los Vehículos **Youngtimer** (antiguos Legend) homologados con posterioridad al 1 de Enero de 1995 NO serán considerados Clásicos a efectos de ninguna clasificación.

Si algún vehículo no cumple con la reglamentación de ningún grupo de este campeonato, podrá ser inscrito en el grupo: PT, este grupo no optará a la clasificación final de la prueba, ni bloqueará puntos.

El uso de neumáticos de serie se limita a los vehículos con cilindrada igual o menor a 1.600 c.c. El resto deberá montar neumáticos homologados para competición sobre asfalto.

No será obligatoria la válvula *pop-off* ni el catalizador de gases de escape.

En los vehículos de la categoría N5 se admitirán las manguetas K44001 y K44002.

Es obligatorio la instalación de la lámina anti desfragmentación sobre los cristales del vehículo, siendo estos transparentes en caso de los cristales delanteros. Dicha lámina no es obligatoria en los cristales de Policarbonato, siendo estos de un espesor mínimo de 3 mm.

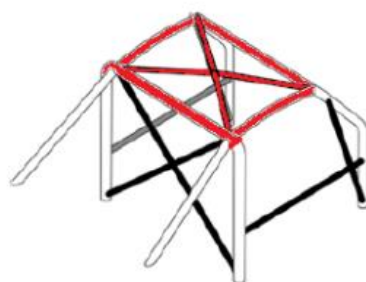
Está prohibido instalar en el interior del vehículo cualquier tipo de bomba de dirección electrohidráulica, así como si la bomba/s de combustible/deposito nodriza va instalada en el interior, se deberá alojar según la norma. Los racores de tubería deberán ser acorde a la norma.

Todos los extintores deberán tener instalado de obligado cumplimiento el sistema anti torpedo, siendo estos acordes con la homologación FIA y estando en Fecha de validez o de revisión.

Si la batería se encuentra alojada en el interior del habitáculo, deberá estar conforme a la norma. En cualquier caso, los bornes deben estar protegidos de cualquier contacto o impacto.

Las canalizaciones de las tuberías bien sean de frenos, gasolina, extinción o cableado deben estar instalados con pasa muros de goma en los orificios de la carrocería con el fin de evitar cortes.

Es obligatoria la instalación de protectores homologados sobre el arco de seguridad según norma FIA 8857-2001 tipo A, según ilustración:



253-68

La utilización de las puertas de fibra solamente está autorizada si se presentan instalados paños anti intrusión debidamente conformes a la norma.

Está prohibido pasar entre el arco de seguridad y los portantes de la carrocería cualquier

tipo de tuberías de freno, tubería de gasolina, tuberías de extinción, tiradores de extinción y cortacorrientes y cableado eléctrico. Todo ello debe ir por el interior del arco de seguridad.

Se prohíbe el uso de etanol, bioetanol y/o derivados como combustible.

Se establece la prohibición de participar con ruedas de tierra incluso a los vehículos de la caravana de seguridad o publicidad.

Se prohíbe cualquier tratamiento químico y/o mecánico de los neumáticos.

La cantidad de neumáticos a utilizar es libre.

El interior del neumático debe ser llenado solamente con aire.

Se autoriza el uso de calentadores de neumáticos en todos los grupos admitidos.

Los monoplazas deberán de cumplir las siguientes características:

- a) Chasis libre.
- b) Motores libres
- c) Medidas de Seguridad, Art. 277 del C.D.I.
- d) El peso mínimo para los monoplazas será de 450 Kg., medidas estas con el vehículo en orden de marcha.

Los vehículos se agruparán en los Sigüientes Grupos:

GRUPO 1
Grupo N – R/N hasta 1.600 c.c. Nacional 3 hasta 1.400 c.c. Grupo A – R/A hasta 1.400 c.c. R1 FIA
GRUPO 2
Grupo N – R/N 1.601 – 2.000 c.c. Grupo A – R/A 1.401 c.c. – 1.600 c.c. Nacional 3 1.401 c.c. en adelante Grupo XP hasta 1.400 c.c.
GRUPO 3
R2 – R2T FIA R3D FIA Nacional 2 - menos de 2.000 c.c. Grupo N – R/N – más de 2.000 c.c. 2RM Grupo A – R/A 1.601 a 2.000 c.c. Grupo XP desde 1.401 c.c. hasta 1.600 c.c.
GRUPO 4
R3 – R3T FIA KIT CAR 1.6 SUPER 1.600 Nacional 2 a partir de 2.000 c.c. Grupo A – R/A más de 2.000 c.c. 2RM Grupo XP desde 1.601 c.c. hasta 2.000 c.c. RALLY5 y A2
GRUPO 5
Grupo N – R/N más de 2.000 c.c. 4RM Grupo XP de 2.001 c.c. o más hasta 2RM RALLY4

NACIONAL 4
GRUPO 6
WRC RRC R5 R4 FIA R4 RFEDA SÚPER 2000 R-GT FIA GT RALLYE RFEDA MAXI KIT CAR 2.0 N+ RFEDA N5 Nacional 1 Grupo A – R/A más de 2.000 c.c. 4RM Grupo XP 4x4 cualquier cilindrada y provenientes de GT RALLY 1 RALLY 2 RALLY 3
GRUPO 7
CLÁSICOS hasta 1.600 c.c. con pasaporte histórico FIA (HTP) y/o RFEdA (PTVC) o con aprobación GTH o certificado FACyL conforme a su ficha de homologación
GRUPO 8
CLÁSICOS de más de 1.600 c.c. con pasaporte histórico FIA (HTP) y/o RFEdA (PTVC) o con aprobación GTH o certificado FACyL conforme a su ficha de homologación
GRUPO 9
CM Tipo CM CN –C3 Formulas Formulas TT
GRUPO 10
Kart Cross

Los Grupos no podrán agruparse entre sí, independientemente del número de vehículos participantes en cada uno de ellos.

Los vehículos F, C3, CN, CM, tipo CM y **KartCross** constituirán una General aparte en la que optan a la scratch general creada para ellos (denominada como Scratch Monoplazas) en la que el organizador dictamine los premios o trofeos que desee dar a estos vehículos. Siendo estos inferiores al de la scratch de turismos. Llevando cada scratch una clasificación independiente.

SEGURIDAD HABITACULO

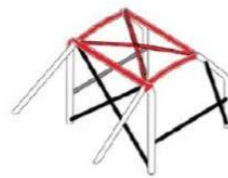
Está PROHIBIDO instalar en el interior del vehículo cualquier tipo de bomba de dirección electrohidráulica, así como si la bomba/s de combustible/deposito nodriza va instalada en el interior, se deberá alojar según la norma. Los racores de tubería deberán ser acorde a la norma.

Todos los extintores deberán tener instalado de obligado cumplimiento el sistema anti torpedo, siendo estos acordes con la homologación FIA y estando en Fecha de validez o de revisión. Es obligatorio disponer del certificado expedido por una empresa homologada sobre la revisión del dispositivo. En caso de ser artículo nuevo, disponer de la factura de compra.

Si la batería se encuentra alojada en el interior del habitáculo, deberá estar conforme a la norma. En cualquier caso, los bornes deben estar protegidos de cualquier contacto o impacto.

Las canalizaciones de las tuberías bien sean de frenos, gasolina, extinción o cableado deben estar instalados con pasa muros de goma en los orificios de la carrocería con el fin de evitar cortes.

Os recordamos que el revestimiento protector según la norma FIA 8857-2001 tipo A es obligatorio en todos los tubos del techo y sus refuerzos, tal y como se refleja en el siguiente dibujo:



Se autorizan las puertas delanteras en fibra con la única salvedad que los vehículos deberán ser equipados con una pieza formada por un panel protector anti-intrusión situado entre las barras protectoras y el panel de las puertas, conforma al dibujo 25514 del Anexo J del CDI.



Está prohibido pasar entre el arco de seguridad y los portantes de la carrocería cualquier tipo de tuberías de freno, tubería de gasolina, tuberías de extinción, tiradores de extinción y cortacorrientes y cableado eléctrico. Todo ello debe ir por el interior del arco de seguridad.

En lo referente a arneses de seguridad y asientos baquet, se permitirá participar con DOS años máximo de prórroga a partir del año de homologación finalizada. Siempre y cuando los equipos de seguridad se encuentren en buen estado.

Los equipos de extinción deberán cumplir estrictamente la normativa, respetando el tipo de homologación y fecha de revisión.

Las armaduras de seguridad homologadas por el constructor del vehículo y reflejadas en la ficha de homologación serán admitidas.

Es OBLIGATORIO la instalación de la lámina anti desfragmentación sobre los cristales del vehículo, siendo estos transparentes en caso de los cristales delanteros. Dicha lámina NO es obligatoria en los cristales de Policarbonato, siendo estos de un espesor mínimo de 3 mm.

El uso de láminas tintadas y/o láminas de seguridad solo se autoriza en ventanas laterales y en la luna trasera, en ese caso, deben permitir a una persona situada a 5 metros del vehículo ver el interior (conductor, etc.). (Anexo J, art-253-11). Por lo tanto, se prohíben cristales y/o policarbonatos pintados, tintados con una película opaca o reflectante, etc.

Los vehículos tendrán que venir equipados con un rompe lunas/corta arneses, de tal manera que sea accesible por el piloto. En caso de equipar policarbonato, no será obligatorio el uso de rompe lunas.

En pruebas puntuables para el Campeonato de España, los vehículos inscritos que no cumplan la reglamentación de dicho campeonato y sí la de Esta Comunidad, pasarán automáticamente a formar parte de los inscritos en el Campeonato de Castilla y León de Montaña. Los inscritos para el Campeonato de España aun cuando, no puntúen para el campeonato de Castilla y León, sí que se les contabilizará como participación para dicho campeonato.

Artículo 4. Derechos de inscripción y premios

4.1 Los derechos de inscripción y los premios se ajustarán a lo previsto en las Prescripciones Comunes en los artículos 10 y 18. Se fijan los derechos de inscripción para este Campeonato de Montaña, en un máximo de 260 € monoplazas y 235 € turismos, si se reparten premios en metálico. Si no se entregara premios en metálico, los derechos de inscripción se fijarán en **135 € para turismos y 175 €** para monoplazas. Este hecho deberá figurar claramente expresado en el reglamento particular de la prueba.

Prioridades de Inscripción: En caso de superarse el número máximo de inscritos en cualquiera de las pruebas puntuables, se tendrá en cuenta el siguiente orden de prioridades para admitir la participación en dichas pruebas:

- 1º Seguimiento: Campeonato de Castilla y León de Montaña
- 2º Participantes en posesión de licencia de Castilla y León.
- 3º Orden de llegada de la inscripción en forma y al corriente de pagos.

4.2 Todas las pruebas puntuables para este campeonato que opten por cobrar la inscripción máxima fijada deberán distribuir unos premios mínimos otorgados por la organización, por un importe total de 2.500 Euros. Deberá distribuirse tal cantidad en la clasificación general scratch y en las clases, no pudiendo ser el premio al primero de cada clase, inferior al importe de la inscripción cobrada.

4.3 El incumplimiento de este artículo afectará gravemente a la clasificación *en el*

informe, pudiéndose significar la pérdida de puntualidad y/o la suspensión de la prueba para el año próximo, sin perjuicio de las actuaciones disciplinarias a que hubiera lugar.

4.4 Todo piloto que no se presente en la entrega de premios no recibirá premio/s ni trofeo/s.

4.5 La entrega de trofeos deberá celebrarse en un plazo máximo de dos horas, después de finalizada la prueba.

Artículo 5. Reglamento particular

El Reglamento Particular de cada prueba se ajustará a lo previsto en las Prescripciones Comunes, en las Particulares para Montaña y en el presente reglamento.

El Reglamento Particular de la prueba deberá ser publicado, una vez aprobado por la Federación (y no antes), en la página web del club organizador. Si dicho club no tuviera página web, se publicaría en la de la Federación.

Artículo 6. Forma de Puntuación

6.1 En cada una de las pruebas puntuables se establecerá una clasificación general y otra clasificación por clases, otorgándose las siguientes puntuaciones.

a) CLASIFICACION GENERAL

Posición	Puntos
1º	25
2º	22
3º	19
4º	17
5º	16
6º	15
7º	14
8º	13
9º	12
10º	11
11º	10
12º	9
13º	8
14º	7
15º	6
16º	5
17º	4
18º	3
19º	2
20º	1

b) CLASIFICACION POR GRUPOS

1º	5 puntos
2º	4 puntos
3º	3 puntos
4º	2 puntos
5º	1 punto

Los puntos a) se sumarán a los puntos b)

- 6.2 Las clasificaciones finales de los Campeonatos de Castilla y León de Montaña, se obtendrán sumando todos los puntos conseguidos en cada una de las pruebas en las que haya participado
- 6.3 Se considerará que un piloto ha participado en una subida, siempre que haya tomado la salida en la primera manga de dicha subida.

Artículo 7. Premios Finales

Finalizados los respectivos campeonatos se otorgarán los siguientes premios:

Campeonato de Turismos: 1º Trofeo; 2º Trofeo; 3º Trofeo

Campeonato de Monoplazas: 1º Trofeo; 2º Trofeo; 3º Trofeo

Trofeo	Grupo	1	1º	Trofeo
Trofeo	Grupo	2	1º	Trofeo
Trofeo	Grupo	3	1º	Trofeo
Trofeo	Grupo	4	1º	Trofeo
Trofeo	Grupo	5	1º	Trofeo
Trofeo	Grupo	6	1º	Trofeo
Trofeo	Grupo	7	1º	Trofeo
Trofeo	Grupo	8	1º	Trofeo
Trofeo	Grupo	9	1º	Trofeo
Trofeo	Grupo	10	1º	Trofeo

7.1 Trofeo de Escuderías Asfalto (sumado al Campeonato de Rallyes y Slalom en la proporción que corresponda, siendo en este caso, el 100% de los puntos obtenidos por cada participante en la clasificación general de Turismos y de Monoplazas).

Para optar a los premios finales se deberá de haber participado al menos, en la mitad de las pruebas puntuables (si el resultado fuera decimal, se regularizará al alza).

PRESCRIPCIONES PARTICULARES

Artículo 1. Carácter de las pruebas

Todas las pruebas para los Campeonatos de Montaña deberán estar inscritas en el Calendario de la Federación de Automovilismo de Castilla y León y tendrán carácter nacional.

Artículo 2. Recorrido

Deberá presentar:

- 2.1 Una pendiente mínima del 4%.
- 2.2 Se evitarán los recorridos con zonas en bajada, excesivamente rápidos o que presenten un pavimento en estado deficiente. **La velocidad media de los tramos no podrá superar 100 km/h. Si se superan deberán de montarse chicanes.**
- 2.3 Preferiblemente, una longitud mínima de 2.500 metros. En el caso de trazados de inferior longitud, el organizador deberá programar tres subidas oficiales a realizar por cada participante con el mismo vehículo.

Artículo 3. Señalización y Montaje

- 31 La Salida y Llegada se indicarán mediante pancartas normalizadas iguales a las empleadas para los mismos fines en los tramos cronometrados de Rallyes.
- 32 Se recomienda señalar, mediante 3 paneles de 1 metro cuadrado al menos, colocados antes de las curvas peligrosas, avisando de su peligrosidad. Llevarán las cifras 100, 50 y 0, que indicarán la distancia en metros.
- 33 Se marcarán las zonas de peligro para el público, con señales de prohibición.
- 34 Se recomienda disponer de pilas de neumáticos o balas de paja situadas en los arcones no asfaltados ante obstáculos peligrosos, como árboles, muros, rocas, etc., próximas a la carretera, a fin de impedir el paso de los vehículos y proteger a los participantes en caso de salida, respectivamente.
- 35 Se delimitarán, con vallas o cintas, los cruces o accesos al recorrido de la carrera, en especial donde se prevea más afluencia de público.

- 36** En zonas de desnivel superior a 4 metros, con relación a la carretera se recomienda instalar protecciones fijas y sólidas que impidan la caída de un vehículo en el transcurso de la competición.
- 37** Los Comisarios de Ruta o Señalizadores, en número abundante, se situarán a los lados de la carretera, procurando la mayor proximidad entre cada equipo de ellos, y cumpliendo, al menos los siguientes requisitos:
- a) Posean cada uno un juego de banderas completo, de acuerdo al Anexo H del C.D.I.
 - b) Costará de:
 - Bandera Verde
 - Bandera Amarilla – SIEMPRE AGITADA -
 - Bandera Azul
 - Bandera Amarilla Rayas
 - Bandera Roja
 - c) Deberán contar con material auxiliar suficiente para subsanar posibles eventualidades: extintores, escobas, elementos acústicos de aviso (silbatos, bocinas neumáticas o similares) y material para neutralizar la presencia de aceite en la pista (sepiolita o en su defecto, cemento).
 - d) Estará debidamente señalizada su presencia
 - e) Deberán haber sido debidamente instruidos por el Jefe o responsable de los mismos, y su preparación deberá ser la necesaria para cumplir adecuadamente con su cometido.
 - f) Deberán estar al menos en posesión de la licencia OD

La Organización intentará, en lo posible, contar con personal auxiliar para el control del público, liberando a los comisarios de esta responsabilidad, para que puedan dedicarse en exclusiva a velar por la seguridad de los participantes.

- 38** Antes del paso de los vehículos de los Grupos F, C y CM, y tipo CM se detendrá la competición el tiempo necesario, a criterio del Director de Carrera, para proceder a la limpieza del recorrido.

Artículo 4. Reconocimientos

Los reconocimientos se realizarán según la normativa estipulada en las Prescripciones Comunes para el Campeonato de España de Montaña 2020. El incumplimiento de dicha normativa podrá acarrear la no autorización a tomar la salida del / los infractores.

Artículo 5. Seguridad y Asistencia Sanitaria

- 5.1** La Organización dispondrá de un mínimo de DOS ambulancias móvil preparadas para tomar parte en caso de cualquier incidente en el transcurso de la prueba, a las órdenes del Director de Carrera. Al menos una de esas ambulancias deberá ser una UVI móvil, ó soporte vital avanzado Se recomienda aumentar, a una UVI móvil más, cada cuatro kilómetros sobre el trazado. Deberá figurar en el reglamento un médico oficial de la prueba
- 5.2** Deberá disponerse de un centro hospitalario de referencia lo más próximo posible al emplazamiento de la prueba que deberá contar, al menos, con servicios de urgencias, traumatología, cirugía, medicina interna y general. Su denominación, localización y forma de contacto deberá aparecer explícitamente en el plan de seguridad anexo al reglamento particular de la prueba.
- 5.3** La organización dispondrá igualmente de un servicio de grúa ó coche R para apartar o retirar a pie de pista, a los vehículos que se detengan en el recorrido de la prueba.

Artículo 6. Desarrollo de la Prueba

6.1 Entrenamiento y carrera

Las pruebas constarán, de una manga de entrenamientos y de dos ó tres subidas oficiales, según la longitud de la prueba debiendo tomar la salida obligatoriamente en todas ellas.

La clasificación final se obtendrá de la siguiente forma:

- a) En subidas de más de 2500m. se celebrarán dos subidas oficiales, y se tomará el mejor tiempo de las dos, para la clasificación final.
- b) En subidas de menos de 2500m. se celebrarán tres subidas oficiales, estableciéndose la clasificación final, con la suma de los dos mejores tiempos de las tres subidas.

6.2 Salida

- 6.2.1** Todos los participantes deberán estar a disposición del Director de Carrera en el parque pre-salida, fijado en el Reglamento, 15 minutos antes de la hora señalada para tomar la salida, tanto en entrenamiento como en carrera.

- 6.2.2** Los mecánicos podrán permanecer en la salida hasta 1 minuto antes de que su piloto tome la salida, debiendo retirarse inmediatamente.
- 6.2.3** La salida será a vehículo parado y motor en marcha, estando prohibido empujar el vehículo.
- 6.2.4** El incumplimiento de los tres puntos anteriores acarreará la exclusión de carrera.
- 6.2.5** En Salida, el oficial designado deberá tener 3 carteles indicadores de 30", 20" y 10", SEMÁFORO DIGITAL. ó sistema de cronometraje regresivo.
- 6.2.6** Seguidamente la salida se señalizará con semáforo rojo a los 5", y verde, salida.
- 6.2.7** Los vehículos que, una vez dada la salida, no se pusieran en marcha en el plazo de 30 segundos, serán retirados de la línea de salida, debiendo solicitar autorización al Director de Carrera para intentarlo nuevamente.
- 6.2.8** El intervalo de salida entre cada vehículo habrá de ser el mismo para todos y oscilará entre 30 segundos y 1 minuto, según criterio del Director de Carrera.

6.3 Interrupción de la prueba

- 6.3.1** Cualquier participante que encontrara ante sí a un coche "R", ambulancia u otro vehículo de la organización con motivo de un accidente y debidamente señalizada su presencia en el recorrido, deberá continuar neutralizado detrás de él, llegando a detenerse si fuera necesario.
- 6.3.2** En ese caso, los Comisarios Deportivos podrán autorizarle a tomar nuevamente la salida.

6.4 Cronometraje

- 6.4.1** La toma de tiempos se hará hasta la Centésima de segundo mediante célula fotoeléctrica situada en las líneas de Salida y Llegada. Para ello, en Salida, los vehículos se colocarán de forma que su extremo delantero se encuentre a menos de 1 metro del haz de la célula.
- 6.4.2** Deberán exponerse las relaciones de tiempos de las mangas de la competición, una vez finalizada cada una de ellas.

6.5 Caravanas

- 6.5.1** Cuando sea necesario volver al punto de partida, una vez finalizada una manga, los vehículos - dado que parte de ellos pudieran no estar matriculados - en el caso de estar abierta la carretera, serán agrupados en una caravana, abierta y cerrada, por miembros de la Guardia Civil de Tráfico.
- 6.5.2** De continuar cerrado al tráfico normal el recorrido, este cometido lo realizarán vehículos de la Organización, debidamente identificados.
- 6.5.3** Durante la caravana, les estará terminantemente prohibido a todos los vehículos participantes el adelantamiento o detención, así como la realización de maniobras o trompos que puedan poner en peligro la seguridad de otros participantes ó del público asistente, bajo pena de no autorización a tomar la siguiente salida o exclusión de carrera.
- 6.5.4** Los vehículos 0, 00 y 000, deberán ser de serie y estar ocupados en todo momento por un máximo de dos personas, conductor y acompañante, ambos en posesión de licencia. El coche "0" deberán tener licencia de piloto y copiloto

6.6 Parque Cerrado

- 6.6.1** No será obligatorio constituir un Parque Cerrado, hasta finalizar la prueba. No obstante, la Organización podrá establecer un Parque Cerrado previo, debiendo informar de ello en el reglamento de la prueba.

6.7 Resultados

- 6.7.1** Finalizada la prueba, se realizarán tres clasificaciones:
- la general Scratch de turismos
 - la general Scratch de monoplazas
 - la de clases

6.8 Entrega de Premios

- 6.8.1** Se entregarán trofeos a los tres primeros de la general Scratch de turismos y monoplazas, así como al primero de cada una de las clases.

6.8.2 Deberá celebrarse, como máximo, 2 horas después de finalizada la prueba, acortándose este plazo si fuera posible a beneficio de los participantes.

6.9 Duración total de la prueba

Las pruebas puntuables para el Campeonato de Castilla y León de Montaña 2023 tendrán una duración máxima de 24 horas, a contar desde el inicio de las verificaciones técnicas y administrativas previas hasta el inicio de la entrega de trofeos.

Artículo 7.º Reclamaciones y Apelaciones

Las reclamaciones deberán ser presentadas de acuerdo con lo dispuesto en el C.D.I.

Las reclamaciones deberán ser presentados por escrito al Director de Carrera ó a su Adjunto, ó en su defecto, a uno de los Comisarios Deportivos de la prueba, según determina el Artículo 13.3 del C.D.I, acompañada de una caución de 1000€.

Dicha caución sólo será reembolsada si se ha reconocido el fundamento de la reclamación. Si la reclamación se juzgase sin fundamento, podrá ser retenida la fianza, entregada en su totalidad ó en parte.

Además, si se reconociera que el autor de la reclamación actúa de mala fe, esta Federación le podrá imponer una de las penalizaciones previstas en el C.D.I a propuesta de los Comisarios Deportivos de la prueba.

Toda negativa de un concursante a las verificaciones, a causa de una reclamación, o de oficio en la forma y plazos previstos, llevará consigo la inmediata exclusión de la competición, informando además los Comisarios Deportivos de la prueba, a la Federación de Castilla y León de Automovilismo para la apertura, si se estima oportuno, del correspondiente expediente disciplinario.

Todos los concursantes tienen el derecho de Apelación contra las penalizaciones impuestas ó las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de una prueba, debiendo notificar a los Comisarios Deportivos de la prueba, bajo pena de pérdida de su derecho, por escrito y en la hora siguiente a su publicación, su intención de apelar la decisión.

El plazo de interposición de la Apelación, caduca a los dos días a contar desde la fecha de notificación de la decisión de los Comisarios Deportivos de la prueba.

Las Apelaciones deberán ser presentadas en plazo, de acuerdo con el artículo 15 del Código Deportivo Internacional.

Con arreglo a lo que determina la Ley 2/2003 de 28 de Marzo, del Deporte de Castilla y León y lo que determinan los vigentes Estatutos de la Federación de Automovilismo de Castilla y León, aprobados por orden de 4 de Julio de 2007 de la Conserjería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, la Apelación deberá dirigirse en el plazo de 48

horas al JUEZ ÚNICO de la Federación de Automovilismo de Castilla y León, debiendo depositar en el mismo plazo, el importe de la caución de Apelación que se establece para el año en curso en 2500 €.

Los conductores serán responsables de las multas impuestas a ellos mismos, así como a sus asistencias, pasajeros, acompañantes, etc. debiendo hacerlas efectivas en el plazo de cuarenta y ocho horas siguientes a su notificación.

Todo retraso en el pago de las multas podrá traer consigo la suspensión, al menos hasta el pago de éstas.

En caso de exclusión, esta conllevará la pérdida del derecho de inscripción, que quedará en posesión del Comité Organizador.