

E n d u r o - A n e x o 0 6

INDICE DE MATERIAS

1. REGLAMENTO GENERAL DE ENDURO
2. REGLAMENTO DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENDURO
3. REGLAMENTO DEL TROFEO NACIONAL SÉNIOR "B" Y SÉNIOR "C"

REGLAMENTO GENERAL DE ENDURO 2.004

GENERALIDADES

- 06.1 Generalidades.
- 06.2 Recorrido.
- 06.3 Publicación del Reglamento Particular.
- 06.4 Control.
- 06.5 Medallas.
- 06.6 Clasificación.
- 06.7 Parada anticipada de la manifestación.

INSCRIPCIONES

- 06.8 Licencias de los Pilotos.
- 06.9 Número de Inscripciones.
- 06.10 Fecha de cierre de las inscripciones.

CATEGORÍA Y ESPECIFICACIONES DE LAS MOTOCICLETAS

- 06.11 Clases.
- 06.12 Iluminación. Avisador acústico. Velocímetro. Matrícula. Botón de Pare.
- 06.13 Órganos intrínsecos de la motocicleta (nivel sonoro, método estático).
- 06.14 Control de las motocicletas durante la manifestación.

ORGANIZACIÓN GENERAL

- 06.15 Sustitución de motocicletas.
- 06.16 Parques cerrados.
- 06.17 Zona de Salida.
- 06.18 Orden de Salida.
- 06.19 Preparación para la salida.
- 06.20 Salida.
- 06.21 Repostaje.
- 06.22 Prohibición de recurrir a una fuerza motriz exterior.
- 06.23 Ayuda exterior.
- 06.24 Comunicaciones prohibidas.
- 06.25 Abandono.
- 06.26 Señalización.
- 06.27 Código de la Circulación.
- 06.28 Seguro (R.C.).
- 06.29 Secciones impracticables.

FUNCIONAMIENTO Y CONTROL

- 06.30 Controles Horarios.
- 06.31 Cronometraje.
- 06.32 Carnet de Ruta y Ficha de Controles de Paso.
- 06.33 Señalización de los Controles Horarios.
- 06.34 Disposiciones en los Controles Horarios.
- 06.35 Tolerancia de Llegada.
- 06.36 Cálculo de las penalizaciones en los Controles Horarios.
- 06.37 Límite de retrasos.
- 06.38 Solicitudes de tolerancias especiales.

- 06.39 Control durante el recorrido.
- 06.40 Pruebas especiales.
- 06.41 Prueba Extrema
- 06.42 Controles horarios en los Test Especiales.
- 06.43 Verificación final.
- 06.44 Lista de penalizaciones.

REGLAMENTACIÓN GENERAL

- 06.45 Aceptación de las decisiones oficiales.
- 06.46 Solicitudes de aclaraciones.
- 06.47 Reclamaciones.
- 06.48 Multas y fianzas de reclamaciones.
- 06.49 Composición del Jurado. Interpretación del Reglamento.
- 06.49.1 Jurado. Composición.
- 06.49.2 El Presidente del Jurado.
- 06.49.3 El Director de la Competición.
- 06.50 Publicación de los Resultados.

GENERALIDADES

06.1 GENERALIDADES

El Enduro es una prueba a velocidad media impuesta, que se desarrollará total o parcialmente por senderos, caminos, pistas o carreteras abiertas a la circulación normal. En el itinerario se incluirán varias pruebas de clasificación, es decir, pruebas organizadas en tramos cerrados al tráfico normal, y cuyo conjunto generalmente es determinante para el establecimiento de la clasificación general del Enduro. Está prohibido organizar otra competición de Enduro conjunta con el Campeonato de España, de ámbito autonómico, social.

06.2 RECORRIDO

El recorrido debe ser practicable bajo cualquier condición meteorológica, para una motocicleta de la clase 1, grupo A1.

06.3 PUBLICACIÓN DEL REGLAMENTO PARTICULAR (R.P.)

El Reglamento Particular debe contener todas las cuestiones descritas en el Formulario Tipo para el Reglamento Particular del Campeonato de España, tales como recorrido, controles horarios, programa horario, derechos de inscripción, dirección, teléfono y fax del Club organizador, oficiales, etc., y deberá hacerse público obligatoriamente.

06.4 CONTROL (Título IV del Código Deportivo)

Un Jurado velará para que el Código Deportivo y el Reglamento Particular sean respetados durante la competición. El Jurado examinará y resolverá todas las reclamaciones que surjan durante la Competición. El Jurado confirmará igualmente los resultados.

06.5 MEDALLAS

Cada Competición está recompensada con Medallas de Oro, Plata y Bronce, considerando el cómputo de tiempo obtenido al final de la Competición.

Se concederá Medalla de Oro a todos los pilotos cuyo total de tiempo no exceda en más del 10% de los del Ganador de su clase, se concederá Medalla de Plata a todos los Pilotos cuyo total de tiempo no exceda en más del 40% de los del ganador de su clase y se concederá Medalla de Bronce a todos los demás pilotos que terminen la Competición.

En las Competiciones de más de un día, sólo optarán a los premios y medallas los pilotos que se hayan clasificado todos los días de carrera.

06.6 CLASIFICACIÓN

Toda clasificación está basada en el tiempo obtenido, según el Art. 06.44. El piloto que totalice el menor tiempo será el Ganador de su clase.

En las pruebas de 2 días, un piloto que no se haya clasificado el primer día, podrá tomar la salida el segundo día bajo las siguientes condiciones:

- 1.- Debe presentar su máquina a una nueva verificación no antes de su hora prevista de llegada del día, y 120 minutos después de esta hora como máximo.
- 2.- El chasis debe ser el marcado antes de la competición.

06.7 PARADA ANTICIPADA DE LA MANIFESTACIÓN.

Si cualquier Competición es interrumpida por el Jurado, no podrá ser recomenzada.

Si cualquier Competición es interrumpida antes de que la mayoría de los pilotos hayan completado al menos la mitad de la distancia total, la competición se declara nula e invalidada; si es interrumpida después de que la mayoría de los pilotos hayan completado la mitad de la distancia total, el Jurado decidirá si es nula e invalidada, o declarará los resultados y premios que considere justificados según las circunstancias.

INSCRIPCIONES

06.8 LICENCIAS DE LOS PILOTOS

Podrán puntuar en estos Campeonatos y Trofeos los pilotos que estén en posesión de Licencia homologada por la R.F.M.E. para el año en curso, así como los pilotos extranjeros previa presentación de la licencia correspondiente (europeos, licencia de la U.E. o Internacional; no europeos, licencia Internacional) y la preceptiva autorización de la respectiva Federación Nacional. El piloto respetará, en todo momento la legislación vigente sobre Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, siendo el único responsable penal y civil de cuantas acciones cometa contra dicha legislación en el transcurso de la competición.

06.9 NUMERO DE INSCRIPCIONES

Cualquier competición puede ser anulada si el número de inscripciones recibidas es insuficiente. La Organización tiene el derecho de fijar un límite máximo en el número de inscripciones, el cual deberá estar aprobado por la R.F.M.E. y publicado en el Reglamento Particular.

Si hubiera demasiadas solicitudes de inscripción, el método de selección debe ser estipulado en el Reglamento Particular. Los

diez pilotos que estén clasificados en estos Campeonatos con el mayor número de puntos, así como los pilotos clasificados entre los diez primeros del Campeonato del año anterior, tendrán prioridad de admisión en las Competiciones puntuables, siempre y cuando hayan realizado su inscripción en tiempo y forma reglamentaria.

06.10 FECHA DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

El cierre de las inscripciones tendrá lugar, como mínimo, 10 días antes de la fecha de la Competición.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la R.F.M.E. hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante fax o correo electrónico. Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción.

CATEGORÍA Y ESPECIFICACIONES DE LAS MOTOCICLETAS

06.11 CLASES

Toda motocicleta correspondiente a una de las clases siguientes, de la Categoría 1, Grupo A1, será admitida a participar en una Competición. Las motocicletas deben estar conformes al reglamento técnico F.I.M. anexo 01 "Enduro".

Clase	Tipo motor	Cilindrada
125 cc.	2T	Hasta 125 cc.
	4T	Hasta 250 cc.
250 cc.	2T	Sup. 175 cc. Hasta 250 cc.
	4T	Sup. 250 cc. Hasta 450 cc.
500 cc.	2T	Sup. 250 cc.
	4T	Sup. 450 cc.

06.12 ILUMINACIÓN, AVISADOR ACÚSTICO, VELOCÍMETRO, MATRICULA Y BOTÓN DE PARE.

Cada motocicleta inscrita deberá estar conforme a los requisitos del Código de Circulación vigente durante toda la competición. Será obligatoria una instalación de luces, fija y definitiva, que debe ser alimentada por un alternador accionado por el motor de la motocicleta y ser capaz de mantener una tensión mínima de 10 voltios teniendo conectada una lámpara de 40 vatios.

El diámetro del cristal del faro delantero debe tener al menos 100 mm., o una superficie equivalente cuando el cristal no sea circular.

Solamente serán admitidas en la verificación las placas de matrícula legales. Estarán fijadas a la aleta de forma fija y definitiva y deberán estar presentes durante toda la competición. La pérdida de la placa de matrícula se penalizará con una multa de 30,00 €.

Por seguridad, será obligatorio la instalación de un botón de pare en el manillar de la motocicleta.

06.13 ÓRGANOS INTRÍNSECOS DE LA MOTOCICLETA (Control de nivel sonoro, método estático)

06.13.1

Durante las Verificaciones Técnicas (cuyos detalles serán publicados en el Reglamento Particular), las piezas mencionadas al pie serán marcadas con el número del participante, según la descripción siguiente, a fin de asegurar su identificación. Las piezas así marcadas deben ser utilizadas durante toda la competición, y deben estar en su lugar en el momento del examen final, sean o no esenciales para el funcionamiento de la motocicleta. La sustitución de elementos originales, o la trasgresión de estas reglas, está totalmente prohibida. La sanción por la violación de estas prescripciones es la Exclusión, a excepción de lo dispuesto en el Art. 06.13.2:

- Chasis (Sec. principal) Pintura 1 (Cabezal dirección parte derecha)
- Ruedas Pintura 2 (En cada cubo)
- Cáster motor Pintura 1 (Parte derecha)
- Silenciador Pintura 1 (En cada silenciador)

El marcaje está limitado a estas cinco partes.

06.13.2

El silencioso debe pasar los controles de nivel sonoro realizados según el artículo 01.79 de los Reglamentos Técnicos F.I.M. de Enduro, anexo I, durante las Verificaciones Técnicas y ser marcados por la organización. Se define el silenciador como parte de la motocicleta destinada a atenuar el nivel sonoro del motor. Todas sus partes deberán ser rígidas, sólidas y definitivas, no pudiendo presentar elementos u obstrucciones susceptibles de ser sustituidas o manipuladas después del precintaje. Las marcas de pintura del cubo de la rueda, del cáster del motor y del silenciador deben ser resistentes al calor. Para las reparaciones, controles, etc., se aplicará la siguiente regla:

- El piloto que desee reparar o cambiar el silenciador de su máquina, está autorizado a hacerlo en cualquier Control Horario. El trabajo deberá ser realizado bajo la supervisión de un Comisario Técnico, y será marcado con una pintura de color distinto. Los Pilotos que deseen reparar o cambiar el silenciador después del último Control Horario y antes de entrar en el Parque Cerrado, les serán concedidos 30 minutos suplementarios, a partir de la hora de entrada del último Control Horario, para realizar este trabajo. Esta regla se aplica igualmente a los pilotos que por una razón u otra, deban controlar su máquina a petición del Director de Carrera.

El piloto puede solicitar tantos controles de nivel sonoro como desee durante los 30 minutos concedidos.

Después de los 30 minutos, el piloto deberá presentar su motocicleta al Oficial encargado del control de nivel sonoro. Si el test es positivo, el silenciador será marcado con la pintura oficial.

Transcurridos los 30 minutos, si el nivel sonoro sobrepasara las normas prescritas (94 dB), la motocicleta tendrá opción a pasar por las nuevas Verificaciones técnicas, reservadas a los pilotos que han abandonado el primer día de carrera. En este caso el piloto renunciará al resultado obtenido el primer día de carrera, o será excluido para tomar la salida el segundo día.

En la verificación técnica, la caja del filtro de aire no debe estar obstaculizada por ningún elemento (esponja, espuma, etc.), excepto por el filtro de aire.

Todo sistema de válvulas instalado en el tubo de escape o silencioso está prohibido.

Durante la manifestación (incluido antes de la entrada en el Parque Cerrado al final de cada día), el Comisario Técnico bajo la supervisión de un miembro del Jurado, puede controlar el nivel sonoro de cualquier motocicleta. El tiempo perdido para este Control será neutralizado.

Si la motocicleta, durante este Control, supera 2 dB/A el máximo autorizado, el piloto será penalizado con 1 minuto la primera vez y con la exclusión de la carrera en la segunda ocasión.

Cuando una motocicleta no pase el Control de nivel sonoro, el piloto debe reparar el problema antes del próximo Control Horario.

06.13.3

El piloto deberá presentar su motocicleta con la carrera del pistón escrita en la parte exterior derecha del cilindro. El nivel sonoro de cada motocicleta será de 94 dB, y verificado conforme a los Reglamentos Técnicos de la FIM, Anexo "Enduro", antes que el silenciador sea marcado.

06.13.4

El piloto firmará la Ficha de Verificación, certificando que los elementos han sido correctamente marcados. En esta Ficha debe constar el número de matrícula.

06.13.5

El piloto está autorizado a cambiar las partes de su motocicleta que no hayan sido marcadas, pero sólo puede recibir las piezas de repuesto en todos los Controles Horarios entre la bandera blanca y la amarilla. Las piezas reemplazadas pueden dejarse en la zona donde se han efectuado las reparaciones.

Toda violación de esta regla será considerada como una infracción al Art. 06.24 y comportará la Exclusión.

06.13.6

Los pilotos pueden aceptar herramientas solo en los controles horarios, con la excepción de cualquier tipo de equipo de soldadura. El piloto está autorizado a recibir cualquier tipo de ayuda exterior, pero solo en los controles horarios. Cualquier violación del Art. 06.13.6 será considerada como infracción y el piloto afectado será excluido (ver Art. 06.20.5).

06.13.7

El combustible autorizado tiene que estar de acuerdo con la normativa vigente F.I.M.

06.13.8

Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal. Los manillares sin esta barra la deberán colocar en el centro del mismo.

06.13.9

El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.

06.13.10

Todas las motocicletas en el momento de entrar a parque cerrado deben estar equipadas con el sistema de sujeción, "pata de cabra", con las que han sido homologadas.

06.14 CONTROL DE LAS MOTOCICLETAS DURANTE LA MANIFESTACIÓN

La organización puede verificar, en cada Control Horario, Control de Paso o Salida de Prueba Especial, una o varias piezas marcadas de cada motocicleta. Si falta una marca o si existe alguna duda, el oficial responsable de este Control Horario marcará la parte afectada con un color distinto y, en el Control Final de la jornada, el Director de Carrera examinará la máquina y expondrá un informe al Jurado sobre las medidas tomadas.

ORGANIZACIÓN GENERAL

06.15 SUSTITUCIÓN DE MOTOCICLETA

Después de la fecha de cierre de las inscripciones, cualquier cambio en la marca o la clase de la motocicleta estará sujeto a una solicitud por escrito indicando las razones. La solicitud de un cambio deberá llegar al Director de Competición antes de la Verificación Oficial de la motocicleta.

06.16 PARQUES CERRADOS

06.16.1

Cada Competición estará organizada bajo régimen de Parque Cerrado, lo que significa que, aparte del tiempo en ruta y el tiempo ocupado cada día antes de la salida, según se prevé en el Art. 06.20 las motocicletas están depositadas bajo la custodia del Club organizador.

06.16.2

El Parque Cerrado deberá estar delimitado y cercado a fin de prohibir la entrada a toda persona no autorizada. La zona deberá estar claramente delimitada y vigilada por un número suficiente de Oficiales, para asegurarse que ninguna persona no autorizada pueda penetrar en él o tener acceso a las máquinas. La entrada y la salida del Parque Cerrado deben estar claramente indicadas.

Los Oficiales encargados del control del Parque Cerrado deberán llevar un distintivo conocido por todos los interesados y por los pilotos en particular.

06.16.3

El acceso al Parque Cerrado está estrictamente prohibido, a excepción de los miembros del Jurado, del Director de Carrera, de ciertos Oficiales especialmente designados, y de los pilotos para la entrada y salida de sus motocicletas. Después de fichar su Carnet de ruta en el último Control Horario antes de entrar en el Parque Cerrado, el piloto deberá, sin demora, parar el motor y empujar su motocicleta hacia el interior del Parque Cerrado.

Durante el trayecto entre el Control Horario y el Parque Cerrado, está prohibido el llenado del depósito de gasolina, o efectuar reparaciones en la motocicleta. Los pilotos que no cumplan con cualquiera de estas normas, serán excluidos.

06.16.4

En el interior del Parque Cerrado, y bajo pena de exclusión de la Competición, el piloto tiene prohibido:

- Tocar la motocicleta de cualquier otro piloto.
- Tocar su propia motocicleta, salvo para empujarla dentro o fuera de dicho recinto.
- Poner el motor en marcha.

06.16.5

Será excluido cualquier piloto que fume en el interior del Parque Cerrado.

06.16.6

Las motocicletas colocadas en el Parque Cerrado deberán permanecer al aire libre sin ningún tipo de cobertura.

06.17 ZONAS DE SALIDA

Esta zona se compone de:

06.17.1

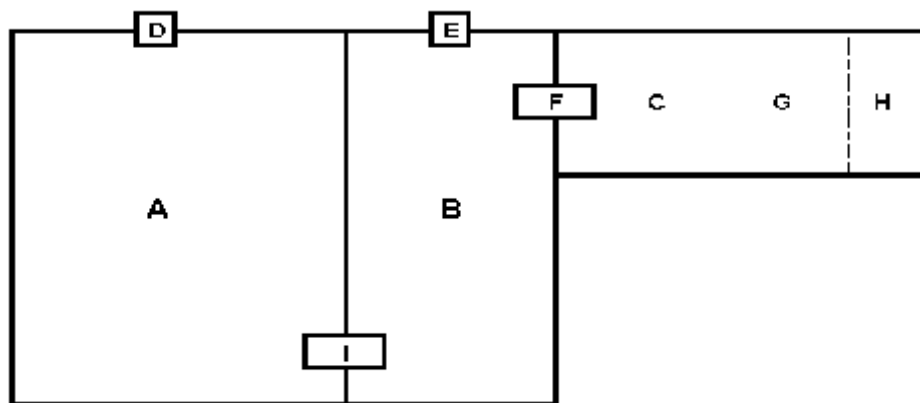
Un Parque Cerrado, que es una zona delimitada en la que el acceso está perfectamente controlado por los Oficiales. Su acceso es únicamente autorizado según las disposiciones previstas en el Art. 06.16.3. Esta zona deberá tener una entrada y una salida hacia la Zona de Espera, sin ninguna otra entrada o salida.

06.17.2

Una Zona de Salida, perfectamente delimitada, donde los pilotos esperarán la Señal de Salida y al final de la cual se encuentra la línea de salida.

No está permitido trabajar en la motocicleta en la Zona de Salida hasta que se haya dado la señal de salida. La penalización por esta infracción es la Exclusión.

DISPOSICIÓN DEL PARQUE CERRADO, ZONA DE ESPERA Y ZONA DE SALIDA



A: Parque Cerrado.

B: Zona de Espera.

C: Zona de Salida.

D: Entrada al Parque Cerrado.

E: Entrada a la Zona de Espera

F: Entrada a la Zona de Salida

G: Línea de Salida.

H: Línea 20 m.

I: Entrada a la Zona de Espera

06.17.3

Las motocicletas de los pilotos permanecerán en el Parque Cerrado bajo la custodia del Club organizador, a partir del momento fijado en el Reglamento Particular hasta la salida de la primera etapa diaria, y a partir del final de la etapa hasta la Salida del día siguiente. El acceso al Parque Cerrado está definido en el Art. 06.16.3.

06.17.4

Sólo los miembros del Jurado, Asistencias acreditadas, así como los representantes y Oficiales designados en el Reglamento Particular pueden tener acceso a la Zona de Espera. La Organización debe igualmente autorizar el acceso a esta Zona de

Espera a los representantes de la prensa; ella fijará las condiciones limitando su número a fin de no entorpecer el procedimiento de salida.

06.17.5

No puede prestarse ningún tipo de ayuda en la Zona de Espera.

06.17.6

Está prohibido poner en marcha el motor de la motocicleta en la Zona de Espera. La penalización por esta infracción es la Exclusión.

Está igualmente prohibido poner en marcha el motor en la **línea de salida** antes de la Señal de Salida. La penalización por esta infracción es 1 minuto.

06.17.7

El acceso a la Zona de Salida sólo está autorizado a las personas mencionadas en el Art. 06.16.

06.18 ORDEN DE SALIDA

El orden de salida de las categorías será el siguiente:

1º Sénior.

2º Júnior.

3º Sénior "B".

4º Sénior "C".

Para la clase Sénior el orden de salida será el siguiente:

Para la primera carrera:

Los 20 primeros pilotos de la clasificación Scratch del año anterior, en orden inverso. 2 pilotos por minuto.

A continuación saldrán el resto de clases, por orden de clasificación. 3 pilotos por minuto.

Para el resto de carreras:

Los 20 primeros pilotos de la clasificación Scratch provisional, en orden inverso. 2 pilotos por minuto.

A continuación saldrán el resto de clases, por orden de clasificación. 3 pilotos por minuto.

En el caso que algún piloto no esté presente se completarán con el puesto 21º, 22º y así sucesivamente, hasta cumplimentar los 20 primeros pilotos.

Los pilotos que no estén dentro de los 20 primeros Scratch saldrán en el siguiente orden:

1ª Carrera: 125 cc., 250 cc., 500 cc.

2ª Carrera: 250 cc., 500 cc., 125 cc.

3ª Carrera: 500 cc., 125 cc., 250 cc.

4ª Carrera: 125 cc., 250 cc., 500 cc.

5ª Carrera: 250 cc., 500 cc., 125 cc.

6ª Carrera: 500 cc., 125 cc., 250 cc.

06.19 PREPARACIÓN PARA LA SALIDA

Cada mañana, antes de la Competición, los pilotos podrán entrar en el Parque Cerrado, 5 minutos antes de la hora prevista para su Salida, con el único fin de desplazar su motocicleta colocándola hacia la Zona de Salida. En el Parque Cerrado no podrá ser realizado ningún trabajo en la motocicleta, bajo pena de Exclusión.

06.20 SALIDA

06.20.1

Al comienzo de cada etapa diaria, los pilotos recibirán la señal de Salida a la hora exacta que está prevista para cada uno de ellos. Durante el minuto que sigue a la señal de Salida, el piloto debe poner su motor en marcha en la Línea de Salida y cruzar, bajo la impulsión del motor, otra línea a 20 metros de la Línea de Salida.

06.20.2

Si un piloto no está en Línea de Salida cuando se da la señal para salir, no será penalizado, bajo condición de que traiga su motocicleta a la Línea de Salida, de ponerla en marcha y de cruzar la segunda línea dentro del minuto que sigue al momento en que le ha dado la señal de salida. Los pilotos que lleguen con retraso a la Línea de Salida, serán penalizados con 1 minuto por cada minuto entero de retraso. El minuto en el que los pilotos lleguen a la Línea de Salida será considerado como nuevo tiempo de salida y antes que este minuto transcurra, ellos deberán realizar el procedimiento de salida estipulado en el Art. 06.20.1

Los pilotos que lleguen con más de 30 minutos de retraso serán excluidos y no podrán tomar la salida.

06.20.3

Todas las motocicletas deben ser puestas en marcha ya sea con el pedal de arranque o cualquier otro dispositivo eléctrico o mecánico. Esta maniobra excluye la rotación de la rueda motriz. Si el motor se para antes que la motocicleta haya cruzado a la segunda línea, el piloto debe volver a ponerla en marcha y pasar esta segunda línea dentro del minuto que sigue a la señal de salida para no ser penalizado. Un piloto que no cruce la línea de los 20 metros en este minuto que sigue a la señal de salida, será penalizado con 10 segundos.

06.20.4

Un piloto que haya sido penalizado por no haber puesto en marcha su motor y cruzar la línea de los 20 metros en el minuto acordado, o que éste se pare entre la Línea de Salida y la Línea de los 20 m., no debe regresar a la Zona de Salida, sino que está obligado a empujar su motocicleta en la dirección del recorrido y atravesar la Línea de los 20 metros a

fin de no molestar a los otros pilotos, pudiendo poner su motor en marcha de la manera que él desee, pero realizando esta operación después de la Línea de los 20 m.

06.20.5

Un piloto del que se esté examinando el caso y que desee tomar la salida podrá hacerlo, salvo que se lo impidan razones de seguridad. El piloto pierde su derecho a la salida solamente después de la confirmación de su Exclusión por el Jurado.

06.21 REPOSTAJE

06.21.1

No se concede ningún tiempo suplementario para los trabajos de repostaje, que deben hacerse durante el tiempo del recorrido. La normativa referente al carburante y repostaje está establecida en los reglamentos Técnicos, Anexo 01 "Enduro" de la F.I.M. El uso de una estera medioambiental u otro mecanismo efectivo, es requerido para ser usado donde se realice el repostaje, en los lugares permitidos por el organizador. La sanción por infringir esta norma será de 60,00 € por cada ofensa. Esta estera deberá tener unas medidas mínimas que cubran de eje posterior al anterior de la motocicleta así como el ancho del manillar de la misma.

06.21.2

El repostaje solo podrá efectuarse en los puestos oficiales de repostaje indicados por los organizadores y en todos los puestos de Control Horario en que esté permitido, entre la bandera blanca y la bandera amarilla.

El repostaje está prohibido entre la bandera amarilla y la mesa del puesto de control.

En las pruebas de dos días, la zona de repostaje antes del último Control Horario estará situada en la zona de paddock.

La penalización por haber procedido al repostaje fuera de las zonas designadas y/o por el trabajo efectuado en la motocicleta en una zona de repostaje después de la mesa de control, es la Exclusión.

06.21.3

No puede ser transportado ningún carburante, si no es en un depósito o recipiente que se encuentre de manera permanente en la motocicleta, bajo pena de Exclusión.

06.21.4

El engrase de la cadena está autorizado en las zonas de repostaje.

06.21.5

Durante el repostaje, el motor debe estar parado. El hecho de no respetar esta disposición comporta la Exclusión.

06.22 PROHIBICIÓN DE RECURRIR A UNA FUERZA MOTRIZ EXTERIOR

Durante toda la duración de la Competición, una motocicleta no debe ser desplazada de otra manera que por la acción de su motor, el esfuerzo muscular del piloto o por la acción de una fuerza natural, bajo pena de Exclusión.

06.23 AYUDA EXTERIOR.

Está autorizada cualquier ayuda exterior recibida solo en los Controles Horarios denominados "con asistencia".

Cualquier ayuda recibida fuera de lo citado anteriormente se considerará ayuda exterior y por lo tanto EXCLUSIÓN.

El cambio de neumáticos solo está autorizado en el último control horario, el primer día, entre las banderas blancas y amarillas, y este trabajo lo deberá realizar el piloto.

06.24 COMUNICACIONES PROHIBIDAS

Está prohibido a los pilotos, bajo pena de Exclusión, hacerse acompañar en el recorrido.

06.25 ABANDONO

Cualquier piloto que se haya retirado de la Competición, está obligado a comunicarlo a la organización, entregando el carnet de ruta a algún oficial de la misma. El no cumplimiento de esta norma supondrá una multa de 60,00 €. En este caso, deberá borrar o sacar las placas porta números y no continuar el itinerario en compañía de otro piloto.

06.26 SEÑALIZACIÓN

06.26.1

El itinerario oficial, que está prohibido abandonar bajo ningún concepto, estará indicado en los Rutómetros (ver Art. 06.32) y señalizado. En este rutómetro se indicarán los Controles Horarios en los que esté permitida la asistencia. Las distancias oficiales deben ser consideradas como exactas. En las pruebas de dos días, cuyo recorrido sea distinto cada día, se utilizará un color distinto para marcar el recorrido de cada día.

Es responsabilidad del piloto seguir este itinerario, y el hecho de haberse extraviado no será aceptado como excusa en caso de retraso o de faltarle un Control Horario o un Control de Paso. Está prohibido, antes de la carrera, entrenar el itinerario desde el momento en que esté señalizado; el piloto que infrinja la norma del entreno del recorrido, será penalizado con un minuto en la primera ocasión y con la exclusión en la segunda. Durante la carrera, está prohibido dejar el itinerario o realizarlo en sentido inverso; los pilotos que no cumplan esta normativa serán excluidos.

06.26.2

En las zonas donde los pilotos deben seguir un recorrido bien definido (por ejemplo: prado, terreno accidentado, senderos, etc.) los organizadores deberán señalar claramente y con precisión estos pasajes.

06.26.3

Las muestras de las Señales o indicaciones utilizadas para la señalización del recorrido deberán estar expuestas en la Zona

de Salida.

06.27 CÓDIGO DE CIRCULACIÓN

Los pilotos deberán cumplir el Código de Circulación en vigor en los pasos por carreteras y en las localidades atravesadas durante la competición. Todo piloto que sea reconocido culpable de alguna infracción al Código, puede ser excluido.

06.28 SEGUROS (Responsabilidad Civil)

El Club organizador tomará las medidas necesarias para asegurar a los pilotos contra accidentes causados a terceros (Responsabilidad Civil), a través de la R.F.M.E.

06.29 SECCIONES IMPRACTICABLES

Si durante el recorrido el Director de Carrera constata que una sección se ha vuelto impracticable o que sus condiciones son tales que no puede ser franqueada sin ayuda exterior (ver Art. 06.23), éste podrá eliminar de la Competición toda la sección afectada hasta el próximo Control Horario, y efectuar un reajuste de los puntos en consecuencia. Esta decisión será ratificada por el Jurado.

FUNCIONAMIENTO Y CONTROL

06.30 CONTROLES HORARIOS

Los controles horarios estarán emplazados:

06.30.1

En la Zona de Salida, al comienzo de cada etapa diaria.

06.30.2

En la entrada del Parque Cerrado, al final de cada Etapa diaria.

06.30.3

En los puntos intermedios elegidos por los Organizadores. Su emplazamiento, así como el tiempo previsto para hacer el recorrido entre estos puntos, estarán indicados en el Rutómetro. Las distancias estarán calculadas y medidas con exactitud en kilómetros. La distancia entre 2 Controles Horarios no debe superar los 60 Km. ni ser inferior a 5 Km. El número máximo de Controles Horarios serán de 2 por vuelta sin contar con la llegada y la salida si la carrera es con un enlace. Por motivos de seguridad, podrán prepararse Controles Horarios en los que no esté permitida la asistencia y en los cuales se sustituirán las banderas blancas por banderas blancas con cruz negra **y las banderas amarillas por banderas amarillas con cruz negra.**

06.30.4

En los puntos elegidos por el Club organizador, junto a las Pruebas Cronometradas.

06.30.5

La velocidad media, que ha de mantenerse entre los diferentes Controles Horarios, no debe exceder de los 50 Km./h., dependiendo del estado del terreno y las condiciones meteorológicas.

06.30.6

En caso de fuerza mayor (por ejemplo: empeoramiento de las condiciones meteorológicas), el Director de Carrera puede cambiar el promedio previsto a un promedio más lento, inmediatamente antes de la salida o antes de cada vuelta. Estos promedios deberán figurar en el Rutómetro.

06.31 CRONOMETRAJE

La toma de tiempos en todos los Controles Horarios se efectuará en minutos. El instrumento de cronometraje utilizado debe estar conforme a las prescripciones del Art. 062.52 del Reglamento F.I.M. de "Enduro", y deberá funcionar bajo vigilancia de un Cronometrador oficial.

06.32 CARNET DE RUTA Y FICHA DE CONTROLES DE PASO

06.32.1

El Carnet de Ruta y la Ficha de Controles de Paso para la primera etapa diaria, serán entregados durante las Verificaciones Preliminares. Para la etapa del segundo día, las fichas se entregarán a los pilotos a la salida del Parque Cerrado al final del primer día. Los pilotos serán responsables de que sus Carnets de Ruta y Fichas de Controles de Paso, estén marcados en todos los Controles Horarios y Controles de Paso respectivamente.

Los Carnets de Ruta indicarán el tiempo asignado para cada Control Horario.

06.32.2

Cualquier piloto que no marque su Carnet de Ruta en un Control Horario o que, con la finalidad de engañar a los organizadores, modifique o timbre un marcaje en su Carnet de Ruta o utilice deliberadamente el Carnet de otro piloto, será excluido de la prueba.

06.32.3

Cualquier piloto que pierda accidentalmente su Carnet de Ruta o Ficha de Controles de Paso, debe obtener otra solicitándolo en el próximo Control Horario o Control de Paso. Esta nueva ficha debe ser utilizada a partir de este punto de control y en todos los siguientes.

La pérdida del Carnet de Ruta significará una penalización de 10 segundos.

06.32.4

Cualquier piloto que omita un Control Horario o un Control de Paso será Excluido.

06.32.5

Los pilotos están obligados a detenerse en todos los Controles Horarios y de Paso, hacer fichar su tarjeta y seguir las instrucciones del Comisario, suponiendo la exclusión el incumplimiento de esta norma.

06.33 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES HORARIOS

Los Controles Horarios estarán señalizados con una Bandera Blanca colocada 200 m. antes de la mesa de Control y con una Bandera Amarilla 20 m. antes de la mesa de Control. Estas banderas se colocarán de tal forma que sean, en todo momento, claramente visibles por los pilotos.

06.34 DISPOSICIONES EN LOS CONTROLES HORARIOS

06.34.1

Un reloj sincronizado con el aparato de cronometraje del puesto de control, que sólo puede ser considerado como informativo, estará colocado junto a la Bandera Amarilla, el paso de la cual marcará la hora de entrada en el Control. El piloto, después de pasar la Bandera Amarilla con su motocicleta, deberá presentar inmediatamente su Carnet de ruta en la mesa de control o cuando un Oficial lo solicite. Los pilotos no están autorizados a pararse entre la Bandera Amarilla y la mesa de control, bajo penalización de 1 minuto suplementario que se añadirá a cualquier otra penalización horaria.

Cualquier piloto puede pasar el Control Horario final a la entrada del Parque Cerrado antes de la hora prevista sin penalización. En cada Control Horario, los organizadores deben tener una lista de control en la que se registrarán por orden cronológico los números de los pilotos que pasen, así como sus tiempos en horas y minutos. Las listas de paso pre-impresas no están autorizadas.

06.34.2

En las pruebas de dos días, al final del primero, se preverá un Control Horario sin asistencia (pre-finish) antes de la entrada al Control Horario final que será siempre de **10** minutos.

06.36 CALCULO DE PENALIZACIONES EN LOS CONTROLES HORARIOS

Cada sección entre dos Controles Horarios constituye en sí, una prueba. Los pilotos que no respeten el tiempo asignado entre dos Controles serán penalizados con 1 minuto por minuto que sobrepase el tiempo previsto, en función de la hora marcada.

$$\text{HORA MARCADA} = \text{HORA DE SALIDA PARA EL PRÓXIMO CONTROL HORARIO}$$

06.37 LIMITE DE RETRASO

Un piloto que llegue a un Control Horario con más de 30 minutos de retraso respecto a su hora inicial de salida prevista para la jornada, incluyendo el tiempo previsto para realizar los Controles Horarios anteriores, es automáticamente excluido. Sin embargo, el piloto puede, bajo su propia responsabilidad, continuar la carrera hasta que el Director de Carrera tome la decisión final.

06.38 SOLICITUDES DE TOLERANCIAS ESPECIALES

Si un piloto puede demostrar al Jurado que se retrasó como consecuencia de circunstancias excepcionales ajenas a su voluntad, como por ejemplo un retraso causado por prestar primeros auxilios a un herido en caso de un accidente grave, le será concedida una tolerancia de tiempo suplementaria. El pretexto de haber sido entorpecido por otro participante no puede ser aceptado como una excusa válida.

06.39 CONTROL DURANTE EL RECORRIDO

Además de la obligación de hacer marcar su Carnet de Ruta en todos los Controles Horarios, el piloto debe presentarlo y hacerlo marcar en todos los Controles de Paso durante el recorrido. Estos últimos, que estarán o no indicados en el Carnet de Ruta, estarán señalados por Banderas Azules colocadas a cada lado del itinerario, 200 metros antes del lugar o puesto de control.

A cada Control de Paso, la Organización debe tener una lista de Control indicando las horas de paso de todos los pilotos.

Cualquier piloto que no presente un Carnet de ruta o Ficha de Controles de Paso (tarjetas perforadas colocadas en el manillar) completos o aquellos cuyo paso no esté registrado en cada lista de control serán excluidos.

06.40 PRUEBAS ESPECIALES.

06.40.1

El mínimo de pruebas especiales en un enduro serán 2 por vuelta. El lugar y la longitud de estos test deben ser publicados al menos 24 horas antes del desarrollo de dichos test.

Estas Pruebas Especiales (que pueden ser las mismas cada vuelta), sobre un recorrido de 3 a 7 Km de longitud, ni demasiado difícil ni demasiado peligroso, que estará especialmente marcado para este test. En las curvas y en todos los emplazamientos peligrosos debe estar prevista una zona de seguridad de una anchura mínima de un metro, en el interior de la cual estará prohibido el acceso al público. Están prohibidos los entrenamientos en el recorrido preparado para estos test. Cualquier entrenamiento comportará la Exclusión.

El piloto debe cruzar la línea de llegada **no pudiendo detenerse en los siguientes 30 metros**. El recorrido debe ser elegido

de tal manera que la velocidad media no supere los 50 Km./h.

Esta prohibido modificar el recorrido de las pruebas especiales a excepción de lo que decida el organizador y el jurado, por motivos de seguridad.

El piloto que se beneficie de la modificación será penalizado con 1 minuto, añadido a su tiempo realizado en la prueba especial.

06.40.2

La salida se dará a partir de una línea con la motocicleta parada y el motor en marcha.

La llegada se hará sin pararse y el piloto, después de haber cruzado la línea de llegada, seguirá el recorrido hasta el próximo Control Horario.

Estos test no serán en ningún caso pruebas secretas. Los pilotos tendrán la posibilidad de reconocer el recorrido antes, recorriéndolo a pie o en la primera vuelta.

Si por razón de seguridad el Jurado considera que la prueba especial no puede ser cronometrada en la primera vuelta esto será anunciado el día anterior a la carrera.

06.40.3

La clasificación de los pilotos para estas pruebas especiales y las diferentes categorías será calculada sobre la base de los tiempos realizados.

06.40.4

Por seguridad, las pruebas especiales en forma de tramo cronometrado tendrán que reunir las siguientes características:

El trazado debe ser seleccionado de tal manera que la velocidad media no supere los 50 Km./h.

Se marcarán forzosamente con cinta todas las partes que no estén delimitadas por un margen natural.

Habrán un mínimo de 1 control cada 500 metros, comunicado con la salida del Tramo Cronometrado.

En el principio del tramo cronometrado tendrá que haber una ambulancia 4X4, con un médico traumatólogo.

En ningún caso será válido ningún tramo en el que no sea posible acceder a cualquier punto del mismo con un vehículo 4X4.

El acceso a principio y final de tramo debe ser accesible a cualquier vehículo, no pudiendo estar el final de tramo a más de 20 minutos del Centro Hospitalario concertado o en todo caso disponer de una UVI en dicho tramo.

A fin de evitar posibles entrenos o reconocimientos previos, los tramos cronometrados reunirán las siguientes características: Estarán emplazados fuera de Rally. El inicio/final de tramo estará a 1 kilómetro del Rally como mínimo y a 5 como máximo. Durante la tarde del día anterior a las verificaciones administrativas y técnicas se enlazará el principio y final de tramo con el Rally.

No podrá ser válido ningún tramo en el que se constate el paso de una motocicleta, no pudiéndose aludir al paso de Marshals o miembros de la organización.

De no cumplirse alguno de estos puntos, el tramo será considerado nulo, no implicando en ningún caso la pérdida de validez de la prueba por no cumplirse en mínimo de pruebas especiales (Art. 06.41).

Si por razón de seguridad el Jurado considera que la prueba especial no puede ser cronometrada en la primera vuelta esto será anunciado el día anterior a la carrera.

06.41 PRUEBA EXTREMA

Por seguridad, las pruebas especiales en forma de prueba extrema tendrán que reunir las siguientes características:

El trazado debe ser seleccionado de tal manera que la velocidad media no supere los 50 Km./h.

Se marcarán forzosamente con cinta todas las partes que no estén delimitadas por un margen natural.

Habrán un mínimo de 1 control cada 100 metros, comunicado con el jefe de especial.

La especial podrá ser realizada con materiales artificiales.

Si por razón de seguridad el Jurado considera que la prueba especial no puede ser cronometrada en la primera vuelta esto será anunciado el día anterior a la carrera.

La salida se dará a partir de una línea con la motocicleta parada y el motor en marcha.

El piloto debe cruzar la línea de llegada ***no pudiendo detenerse en los siguientes 30 metros.***

Los pilotos no podrán recibir ayuda exterior a excepción de los oficiales designados por el organizador.

El diseño de esta especial será inspeccionado por la RFME, para su correspondiente aprobación.

06.42 CONTROLES HORARIOS EN LOS TEST ESPECIALES

La salida de una prueba especial, ***deberá estar lo más cerca posible de la línea de un Control Horario.*** La salida de un test especial debe estar señalada por un cartel "Salida" y el final del test por un cartel "Llegada". Por otro lado, el recorrido debe estar señalado conforme al Art. 06.26.2.

Debe estar trazada en el suelo una línea de salida de color blanco, y el Cronometrador u otro oficial nombrado a tal efecto, dará la señal de salida. El piloto, después de haber franqueado la línea de llegada, debe continuar el recorrido sin pasarse. El tiempo realizado por el piloto para efectuar el test especial será registrado en el momento en el que franquee la línea de llegada.

06.43 VERIFICACIÓN FINAL

En la Verificación Final o en los 30 minutos que siguen a esta Verificación, pueden ser verificados uno o varios motores de motocicletas que hayan finalizado la competición. Si se demuestra que la cilindrada de un motor sobrepasa el máximo autorizado o cualquier otro dato no corresponde al declarado en la verificación preliminar, el piloto de la máquina en cuestión será excluido. Los trabajos necesarios para estas comprobaciones son responsabilidad del piloto, que podrá delegar en otra persona. Desde el momento en que se informa al piloto de que debe desmontar alguna parte de la motocicleta, dispone de

media hora para iniciar los trabajos. Si se sobrepasa esta media hora, el piloto será excluido.

06.44 LISTA DE PENALIZACIONES

06.44.1 Metálico

06.12	Pérdida de la placa de matrícula:	30,00 €
06.25	No comunicar a la Organización la retirada:	60,00 €

06.44.2 Tiempo

06.17.7	Puesta en marcha del motor en la línea de salida antes de la señal de salida:	1 minuto
06.20	No atravesar la línea de los 20 metros dentro del minuto que sigue a la señal de salida:	10 segundos
06.20.2	Por cada minuto de retraso en la línea de salida:	1 minuto
06.32.3	Perder el carnet de Ruta:	10 segundos
06.34	Llegada con adelanto al Control Horario: por cada minuto cumplido:	1 minuto
06.34	Pararse entre la bandera amarilla y la mesa de control horario:	1 minuto
06.35/36	Llegada con retraso al Control Horario: por cada minuto cumplido:	1 minuto

06.40.1 Modificar una prueba especial :

Pruebas especiales: 1 minuto
1/100 seg.

06.4.3 Exclusión

06.13.2	Sobrepasar el nivel sonoro autorizado.	
06.13/14	Falta de marca de verificación o falta de marca de re-verificación.	
06.16	Puesta en marcha del motor en el interior del Parque Cerrado.	
06.16.3	Penetrar en el Parque Cerrado con el motor en marcha. Repostar o efectuar reparaciones en el trayecto entre el Control Horario Final y el Parque Cerrado.	
06.16.5/17.2	Fumar en el Parque Cerrado o en la Zona de Espera.	
06.16/19	Conducir contrariamente al Código Deportivo en el Parque Cerrado.	
06.17.3	Reparaciones efectuadas en el interior de la Zona de Salida, antes de la señal de Salida.	
06.17.7	Puesta en marcha del motor en el Parque de Trabajo.	
06.20.2	Llegar con más de 30 minutos de retraso a la línea de Salida.	
06.21.2/3	Repotaje fuera de las zonas oficiales o transporte de carburante en otros recipientes que no sean en el depósito de gasolina.	
06.21.6	No parar el motor durante el repotaje.	
06.22	Utilización de una impulsión no autorizada.	
06.23	Aceptar ayuda exterior.	
06.24	Contactos no autorizados con personas acompañantes.	
06.24	Ser acompañado por otro piloto o acompañar a otro piloto.	
06.26	Abandonar el itinerario, recorrerlo en sentido contrario y no respetar el recorrido indicado.	
06.26.1	1ª Infracción a la norma del entreno recorrido: 1 minuto. 2ª Infracción a la norma del Entreno recorrido: EXCLUSIÓN.	
06.27	Violación de las normas del Código de Circulación.	
06.32	Modificación de un Carnet de Ruta o Ficha de Controles de Paso, o utilización de un Carnet de Ruta de otro piloto.	
06.32.4	Omitir un Control Horario o un Control de Paso.	
06.32.5	No detenerse en un Control Horario o de Paso, o no seguir las instrucciones del Comisario.	
06.37	Llegar a un Control Horario más de 30 minutos después de su hora inicial de salida.	
06.40	No pasar un Control de Paso.	
06.41	Entrenar el recorrido de las pruebas especiales.	
06.43	Cilindrada superior al máximo autorizado o cualquier otro dato que no corresponda al declarado en la verificación preliminar. No iniciar los trabajos durante la media hora después de notificarse que se debe desmontar alguna parte de la motocicleta.	

REGLAMENTACIÓN GENERAL

06.45 ACEPTACIÓN DE LAS DECISIONES OFICIALES

Cualquier piloto está obligado a aceptar todos los resultados, medidas, distancia y decisiones oficiales, y autoriza asimismo a los organizadores a publicarlos de la forma que ellos juzguen más apropiada. El piloto accede igualmente a que toda publicidad que él haga vinculada a la competición o que sea hecha en su nombre esté conforme con la verdad, sea precisa y que no se preste a equívocos. El piloto se compromete igualmente a no hacer ninguna publicidad concerniente a los resultados antes de la publicación oficial de la clasificación por los organizadores, y en caso de modificaciones que afecten a la clasificación como consecuencia de reclamaciones o por cualquier otra razón, él no hará aparecer más que la clasificación o los resultados así modificados.

06.46 SOLICITUDES DE ACLARACIONES

Toda solicitud de aclaración con respecto a los resultados de una de las etapas diarias debe ser dirigida por escrito al Director

de Carrera dentro de los límites de tiempo prescritos en los Art. 06.47.1, 06.47.2 y 06.47.3.

06.47 RECLAMACIONES

Toda reclamación debe ser formulada por escrito y acompañada de la fianza estipulada cada año en el Anuario de la R.F.M.E.

Cada reclamación debe ser remitida al Director de Carrera de modo que él la pueda pasar al Jurado para juzgarla.

Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado

Las reclamaciones deben ser presentadas en los plazos siguientes:

06.47.1

30 minutos después de la llegada al Parque Cerrado del último piloto de cada clase, si la reclamación concierne a una motocicleta o a un piloto.

06.47.2

12 horas después de la publicación de los resultados provisionales si la reclamación concierne a los resultados del primer día de la Competición; pero si la reclamación se refiere al segundo día de la prueba o a un test especial del segundo día, puede hacerse hasta 30 minutos después del anuncio provisional de los resultados.

06.47.3

Una hora después de la recepción de la respuesta por escrito del Director de Carrera a una demanda que le haya sido dirigida conforme al Art. 06.46.

No puede hacerse ninguna reclamación contra una decisión del Jurado; sin embargo, en ciertos casos, puede formularse una apelación tal como está previsto en el Código Deportivo de la R.F.M.E.

06.48 MULTAS Y FIANZAS DE LAS RECLAMACIONES

El Club organizador tendrá una cuenta de todas las multas y fianzas de las reclamaciones que reciba, y enviará la cuenta y el importe cobrado de las mismas a la R.F.M.E. una vez finalizada la Competición.

06.49 COMPOSICIÓN DEL JURADO. INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

La interpretación del presente Reglamento y del Reglamento Particular es competencia del Jurado, quien tiene igualmente el poder de resolver cualquier otra cuestión no prevista en este Reglamento.

06.49.1 Jurado. Composición.

En todas las Competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un Presidente y de dos Comisarios Deportivos. El Presidente del Jurado y un miembro de éste serán nombrados por la R.F.M.E.; el otro miembro del Jurado será nombrado por el Club organizador.

06.49.2 El Presidente del Jurado

El Presidente del Jurado será nombrado por la R.F.M.E. En caso de igualdad de los votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto de su Presidente será dirimente.

El Presidente del Jurado podrá convocar reuniones abiertas de Jurado, a las que podrán asistir, sin derecho a voto, las siguientes personas:

- El Director de Carrera.
- El Comisario Técnico.
- El Cronometrador.
- Los miembros de la Junta Directiva de la R.F.M.E.
- Los miembros de la Comisión Permanente de la R.F.M.E.
- Los miembros de la Comisión Delegada de la Asamblea General de la R.F.M.E.
- El Delegado de la R.F.M.E. (en el caso de que no sea el Presidente del Jurado).
- Todas aquellas personas que sean requeridas por parte del Presidente del Jurado.

06.49.3 El Director de la Competición

Es nombrado por el Club organizador y debe poseer titulación y Licencia de Director de Competición y haber superado el curso organizado por la R.F.M.E. para obtener la calificación de Director de Competición para Campeonatos de España. Debe haber participado con éxito en un seminario específico para Directores de Competición de Campeonatos de España de Enduro, organizado por la Comisión de Enduro de la R.F.M.E.

La participación en este seminario es obligatoria al menos cada tres años. Para los seminarios que se celebren en noviembre y diciembre, el periodo de 3 años comienza el 1 de enero del año siguiente.

Antes de ejercer como Director de Competición Titular, es obligatorio ejercer de Adjunto en cualquier otra competición puntuable para Campeonatos de España, anterior a la de su actuación.

06.50 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

Los resultados diarios completos deben ser publicados lo más rápidamente posible. Sin embargo, si esto presenta ciertas dificultades, los tiempos y los puntos atribuidos cada día deben ser publicados antes de la reunión de la tarde del Jurado, y los resultados del día precedente deben ser comunicados a los pilotos antes de que tomen la salida del segundo día.

06.50.1

Todo piloto que se haya clasificado en uno de los tres primeros lugares de una competición, está obligado a asistir a la ceremonia de entrega de premios; el incumplimiento injustificado de esta norma, conllevará la pérdida del premio y trofeo correspondiente, así como la apertura de expediente disciplinario.

REGLAMENTO DE LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA 2.004

ENDURO

125 cc., 250 cc., 500 cc. y Scratch Pilotos "SÉNIOR"

ENDURO

125 cc. y Open "JÚNIOR"

Los Campeonatos de España de Enduro, que se celebrarán durante el presente año serán disputados en las Competiciones y fechas que se señalan en el Calendario Deportivo Motociclista 2.004. Podrán participar en el mismo los pilotos con las Licencias que se mencionan, se desarrollarán con arreglo a las siguientes Normas y estarán dotados de los Trofeos y Premios que se indican.

1. REGLAMENTOS

Los Reglamentos Particulares de todas las Competiciones puntuables para estos Campeonatos deberán ser enviados con un mes de antelación, como mínimo, a su fecha de celebración, para su reglamentaria aprobación por la Real Federación Motociclista Española. Toda Competición cuyo Reglamento Particular no se reciba dentro de este plazo, será considerada como suspendida.

2. INSCRIPCIONES

El plazo de admisión de inscripciones para las competiciones puntuables para estos Campeonatos, se cerrará 10 días antes de la celebración de la Competición. Los Derechos de Inscripción serán de **46,00 €** para las Competiciones de un día y de **77,00 €** para las Competiciones de dos días. Tanto el Boletín como los Derechos de Inscripción deberán ser enviados a la R.F.M.E. antes de esos 10 días. El Club Organizador podrá aceptar Inscripciones hasta el momento de las verificaciones administrativas, con unos derechos de **103,00 €** para las pruebas de un día y de **165,00 €** para las pruebas de dos días.

El pago de los derechos de inscripción podrá efectuarse mediante PAGO EN METALICO O TRANSFERENCIA BANCARIA a la cuenta:

Transferencias desde España:

BANESTO
Real Federación Motociclista Española
Cta. 0030-1001-32-0003399271

Transferencias desde fuera de España:

BANESTO
Real Federación Motociclista Española
Swift Code: ESPCESMM
Account: ES3700301001320003399271

Deberá constar en dicha transferencia el nombre del piloto, clase en la que se inscribe y fecha de la competición. Una copia de la mencionada transferencia deberá enviarse vía fax conjuntamente con el boletín de inscripción.

Los Boletines de Inscripción y la copia del resguardo de la transferencia bancaria deberán enviarse CONJUNTAMENTE vía fax a:

REAL FEDERACIÓN MOTOCICLISTA ESPAÑOLA
General Pardiñas, 71, 1º
28006 MADRID **Fax: 91 561.35.07**

Los pilotos que no tengan licencia R.F.M.E. deberán adjuntar al boletín de inscripción la autorización de salida de su Federación Nacional.

Los diez pilotos que estén clasificados en estos Campeonatos con el mayor número de puntos tendrán prioridad de admisión en las Competiciones puntuables, siempre y cuando hayan realizado su inscripción en tiempo y forma reglamentaria.

El piloto será el único responsable de todas las personas a las que atañe su inscripción. Toda maniobra desleal, incorrecta, fraudulenta o contraria la Código Deportivo realizada por el piloto o los miembros de su equipo, será juzgada por el Jurado de la competición, que aplicará al piloto las eventuales penalizaciones, pudiendo llegar hasta la exclusión.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la R.F.M.E. hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante fax o correo electrónico. Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción.

3. LICENCIAS

Podrán puntuar en estos Campeonatos y Trofeos los pilotos que estén en posesión de Licencia homologada por la R.F.M.E. para el año en curso, así como los pilotos extranjeros previa presentación de la licencia correspondiente (europeos, licencia de la U.E. o Internacional; no europeos, licencia Internacional) y la preceptiva autorización de la respectiva Federación Nacional. El piloto respetará, en todo momento la legislación vigente sobre Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, siendo el único responsable penal y civil de cuantas acciones cometa contra dicha legislación en el transcurso de la competición.

4. MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS

Podrán tomar parte en estos Campeonatos únicamente motocicletas documentadas, matriculadas y equipadas según lo dispuesto en el vigente Código de Circulación Español y en los Anexos 06 de la R.F.M.E. y 061 de la F.I.M., además de los Reglamentos Técnicos de Enduro, Anexo 01 de la F.I.M.

El mero hecho de presentar una motocicleta a la Verificación Técnica, se considerará como una declaración implícita de

conformidad a las Normas Técnicas y del vigente Código de Circulación Español.

Estarán agrupadas en las clases siguientes:

Para pilotos con licencia "SÉNIOR" / "JÚNIOR":

Clase	Tipo motor	Cilindrada	Categoría
125 cc	2T	Hasta 125 cc.	Sénior
	4 T	Hasta 250 cc.	
250 cc.	2 T	Sup. 175 cc. Hasta 250 cc.	Sénior
	4 T	Sup. 250 cc. Hasta 450 cc.	
500 cc.	2 T	Sup 250 cc.	Sénior
	4 T	Sup 450 cc.	
Júnior 125	2T	80 cc. - 125 cc.	Júnior
	4T	175 cc. - 250 cc.	
Júnior OPEN	2 T	Sup. a 175 cc.	Júnior
	4 T	290 cc. - 650 cc.	

Verificación técnica de las motocicletas

Serán verificados rigurosamente los elementos siguientes:

- Números reglamentarios.
- Funcionamiento del cuentakilómetros.
- Luces delanteras, traseras y de stop, con instalación fija y definitiva, que debe ser alimentada por un alternador accionado por el motor de la motocicleta y ser capaz de mantener una tensión mínima de 10 voltios teniendo conectada una lámpara de 40 vatios.
- Avisador acústico.
- Manetas de embrague y de freno.
- Guardabarros trasero.
- Neumáticos homologados para Enduro (Según Art. 49 de los Reglamentos Técnicos de la F.I.M.).
- Control de nivel sonoro: Máximo 94 dB medidos a 11m/s. (Según Art. 79 de los Reglamentos Técnicos de la F.I.M.).
- Placa de matrícula homologada. Estará fijada a la aleta de forma fija y definitiva, y deberá estar presente durante toda la competición. La pérdida de la placa de matrícula se penalizará con una multa de 30,00 €.
- Pata de cabra original o mecanismo homologado para la motocicleta.

Serán precintados los elementos siguientes:

- Bastidor.
- Bujes de rueda.
- Cáster.
- Silencioso (no se permitirán obstrucciones).

En todos los Controles Horarios será obligatoria la revisión de al menos el precintaje del chasis para al menos los pilotos incluidos en la lista de notoriedad.

5. ORDEN DE SALIDA

Para la clase Sénior el orden de salida será el siguiente:

Para la primera carrera:

Los 20 primeros pilotos de la clasificación Scratch del año anterior, en orden inverso. 2 pilotos por minuto.

A continuación saldrán el resto de clases, por orden de clasificación. 3 pilotos por minuto.

Para el resto de carreras:

Los 20 primeros pilotos de la clasificación Scratch provisional, en orden inverso. 2 pilotos por minuto.

A continuación saldrán el resto de clases, por orden de clasificación. 3 pilotos por minuto.

En el caso que algún piloto no esté presente se completarán con el puesto 21º, 22º y así sucesivamente, hasta cumplimentar los 20 primeros pilotos.

Los pilotos que no estén dentro de los 20 primeros Scratch saldrán en el siguiente orden:

1ª Carrera: 125 cc., 250 cc., 500 cc.

2ª Carrera: 250 cc., 500 cc., 125 cc.

3ª Carrera: 500 cc., 125 cc., 250 cc.

4ª Carrera: 125 cc., 250 cc., 500 cc.

5ª Carrera: 250 cc., 500 cc., 125 cc.

6ª Carrera: 500 cc., 125 cc., 250 cc.

Los pilotos Júnior saldrán según la clasificación provisional, **de las inscripciones recibidas en tiempo y forma.**

6. CARACTERÍSTICAS DE LAS PRUEBAS

Las carreras puntuables para el Campeonato de España de Enduro se celebrarán a 3 vueltas las pruebas de 1 día y a 3 vueltas el primer día y 2 el segundo las pruebas de 2 días. El posible cambio a esta norma, deberá ser solicitado a la RFME con 3 meses de antelación a la celebración de la prueba.

7. ENTREGA DE PREMIOS

Inmediatamente a la llegada del último piloto Sénior, se procederá a una entrega de premios en pódium a los tres primeros clasificados absolutos, en base a la clasificación oficiosa. Es obligatoria la asistencia a esta ceremonia. Es obligatoria la asistencia a esta ceremonia. La no justificación de la ausencia será penalizada con 150 €. De igual modo, **conllevará la pérdida del premio y trofeo correspondiente, así como la apertura de expediente disciplinario**. Esta entrega de premios no significará en ningún caso que el resultado sea oficial, pudiéndose variar posteriormente por reclamación o error. Después de la publicación de clasificaciones, se procederá a la entrega de premios al resto de categorías.

8. HORARIOS

Las pruebas puntuables para el Campeonato de España de Enduro, seguirán los siguientes horarios:

- Verificación Administrativa:	de 15,00 a 19,00 horas.
- Verificación Técnica:	de 15,15 a 19,15 horas.
- Briefing:	20,00 horas.
- Hora de salida del primer participante:	09,00 horas.
- Tiempo máximo de carrera:	7 horas en tiempo B.

(En las pruebas de 2 días, sólo el 2º día)

9. MÍNIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES

Para que estos Campeonatos tengan validez, deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad mas una de las competiciones puntuables convocadas.

10. CAMPEONATO DE PILOTOS

Se otorgará en cada una de las Competiciones la siguiente puntuación por cada día:

25 puntos al 1º	7 puntos al 9º
20 puntos al 2º	6 puntos al 10º
16 puntos al 3º	5 puntos al 11º
13 puntos al 4º	4 puntos al 12º
11 puntos al 5º	3 puntos al 13º
10 puntos al 6º	2 puntos al 14º
9 puntos al 7º	1 punto al 15º
8 puntos al 8º	

En las Competiciones de más de un día, solo optarán a los premios y medallas los pilotos que se hayan clasificado los dos días de carrera (Art. 06.5 del Reglamento General de Enduro de la R.F.M.E.).

La suma de puntos obtenidos por cada participante en las Competiciones puntuables válidas será, de mayor a menor, la clasificación de los Campeonatos. Serán proclamados Campeones de España en cada clase los corredores que hayan obtenido mayor número de puntos, Subcampeones los que le sigan en puntuación, y así sucesivamente.

Los casos de empate se resolverán a favor del que haya obtenido mayor número de primeros puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido mayor número de segundos puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido mayor número de terceros puestos, y así sucesivamente, y de persistir el empate, y en último caso, a favor del que tenga la menor suma de penalizaciones en todos los días en que los empatados se hayan clasificado conjuntamente.

Si subsistiera el empate, el título será adjudicado al piloto que haya obtenido la mejor clasificación en el último día de Competición puntuable celebrada.

Los Trofeos y Premios de estos Campeonatos, otorgados por la Real Federación Motociclista Española, serán los siguientes para las Licencias "SÉNIOR" y "JÚNIOR".

- Campeón de España: Trofeo y Diploma.
- Subcampeón de España: Diploma.
- Tercer Clasificado: Diploma.

11. CAMPEONATO DE CLUBES Y ESCUDERÍAS

Las Clasificaciones por Clubes / Escuderías se establecerán, de mayor a menor, sumando la puntuación obtenida en la clasificación general por los DOS pilotos mejor clasificados de un mismo Club / Escudería.

Al Club / Escudería vencedor de cada clase se le expedirá el Diploma acreditativo del Título obtenido.

12. CAMPEONATO DE MARCAS

Para la Clasificación de los Campeonatos de Marcas se sumarán los puntos de las DOS motocicletas mejor clasificadas de cada Marca con Licencia R.F.M.E. de Constructor, siendo imprescindible el que al menos participen DOS Marcas distintas -concurstantes o no al Campeonato- en cada una de las Competiciones Puntuables.

Ejemplo:

1. Marca "A", 25 puntos para el Trofeo de Marcas.
2. Marca "A", 20 puntos para el Trofeo de Marcas.
3. Marca sin Licencia, 0 puntos para el Trofeo de Marcas.
4. Marca "B", 16 puntos para el Trofeo de Marcas.
5. Marca sin Licencia, 0 puntos para el Trofeo de Marcas.
6. Marca "C", 13 puntos para el Trofeo de Marcas.

7. Marca "A", 11 puntos para el Trofeo de Marcas.
8. Marca "C", 10 puntos para el Trofeo de Marcas.
9. Marca "D", 9 puntos para el Trofeo de Marcas.
10. Marca "E", 8 puntos para el Trofeo de Marcas.
11. Marca "A", 7 puntos para el Trofeo de Marcas.
12. Marca "A", 6 puntos para el Trofeo de Marcas, etc.

A las Marcas de motocicletas vencedoras se les expedirá el Diploma acreditativo del Título obtenido.

13. OBLIGACIONES GENERALES

Se prohíbe recortar, tapar o modificar las placas de número entregadas por la Organización, antes o durante el transcurso de la prueba. No será admitida la salida de aquellas motocicletas que incumplan esta norma.

14. INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

En caso de duda en la interpretación del presente Reglamento, o ante cualquier caso no previsto, éste será estudiado por el Jurado de la Competición, el cual tiene únicamente poder de decisión.

15. RECLAMACIONES

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de la Competición o a los Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de 100,00 €, y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación.

Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado.

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 300,00 €.

- Reclamación sobre carburantes

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 800,00 €, efectuado al Jurado de la Competición.

La parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deducción hecha de los depósitos ya entregados.

La sanción a aplicar por el uso de combustible no autorizado será la DESCLASIFICACION.

REGLAMENTO DEL TROFEO NACIONAL DE ENDURO 2.004

SÉNIOR "B" - SÉNIOR "C"

Los Trofeos Nacionales de Enduro Sénior "B" y Sénior "C", que se celebrarán durante el presente año, serán disputados en las Competiciones y fechas que se señalan en el Calendario Deportivo Motociclista 2.004. Podrán participar en el mismo los pilotos con las Licencias que se mencionan, se desarrollarán con arreglo a las siguientes Normas y estarán dotados de los Trofeos y Premios que se indican.

1. REGLAMENTOS

Los Reglamentos Particulares de todas las Competiciones puntuables para estos Trofeos deberán ser enviados con un mes de antelación, como mínimo, a su fecha de celebración, para su reglamentaria aprobación por la Real Federación Motociclista Española. Toda Competición cuyo Reglamento Particular no se reciba dentro de este plazo, será considerada como suspendida.

2. INSCRIPCIONES

El plazo de admisión de inscripciones para las competiciones puntuables para estos Trofeos, se cerrará 10 días antes de la celebración de la Competición. Los Derechos de Inscripción serán de **46,00 €** para las Competiciones de un día y de **77,00 €** para las Competiciones de dos días. Tanto el Boletín como los Derechos de Inscripción deberán ser enviados a la R.F.M.E. antes de esos 10 días. El Club Organizador podrá aceptar Inscripciones hasta el momento de las verificaciones administrativas, con unos derechos de **103,00 €** para las pruebas de un día y de **165,00 €** para las pruebas de dos días.

El pago de los derechos de inscripción podrá efectuarse mediante PAGO EN METALICO O TRANSFERENCIA BANCARIA a la cuenta:

Transferencias desde España:

BANESTO
Real Federación Motociclista Española
Cta. 0030-1001-32-0003399271

Transferencias desde fuera de España:

BANESTO
Real Federación Motociclista Española
Swift Code: ESPCESMM
Account: ES3700301001320003399271

Deberá constar en dicha transferencia el nombre del piloto, clase en la que se inscribe y fecha de la competición. Una copia de la mencionada transferencia deberá enviarse vía fax conjuntamente con el boletín de inscripción.

Los Boletines de Inscripción y la copia del resguardo de la transferencia bancaria deberán enviarse CONJUNTAMENTE vía fax a:

REAL FEDERACIÓN MOTOCICLISTA ESPAÑOLA
General Pardiñas, 71, 1º
28006 MADRID **Fax: 91 561.35.07**

Los pilotos que no tengan licencia R.F.M.E. deberán adjuntar al boletín de inscripción la autorización de salida de su Federación Nacional.

El piloto será el único responsable de todas las personas a las que atañe su inscripción. Toda maniobra desleal, incorrecta, fraudulenta o contraria la Código Deportivo realizada por el piloto o los miembros de su equipo, será juzgada por el Jurado de la competición, que aplicará al piloto las eventuales penalizaciones, pudiendo llegar hasta la exclusión.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la R.F.M.E. hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante fax o correo electrónico. Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción.

3. LICENCIAS

Podrán puntuar en estos Campeonatos y Trofeos los pilotos que estén en posesión de Licencia homologada por la R.F.M.E. para el año en curso, en las categorías Senior y Veterano, así como los pilotos extranjeros previa presentación de la licencia correspondiente (europeos, licencia de la U.E. o Internacional; no europeos, licencia Internacional) y la preceptiva autorización de la respectiva Federación Nacional.

El piloto respetará, en todo momento la legislación vigente sobre Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, siendo el único responsable penal y civil de cuantas acciones cometa contra dicha legislación en el transcurso de la competición.

Las inscripciones en Sénior C podrán ser rechazadas por motivos de palmarés.

El piloto respetará, en todo momento la legislación vigente sobre Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, siendo el único responsable penal y civil de cuantas acciones cometa contra dicha legislación en el transcurso de la competición.

4. MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS

Podrán tomar parte en estos Trofeos únicamente motocicletas homologadas en España, debidamente matriculadas y con la documentación de la Compañía de Seguros vigente, de acuerdo con el Código de Circulación Español y con los Anexos 06 de la R.F.M.E. y 061 de la F.I.M., además de los Reglamentos Técnicos de Enduro, Anexo 01 de la F.I.M.

El mero hecho de presentar una motocicleta a la Verificación Técnica, se considerará como una declaración implícita de conformidad a las Normas Técnicas y del vigente Código de Circulación Español.

El Trofeo se convoca para las siguientes clases:

- Para pilotos con Licencia "SÉNIOR" y "VETERANO":
SÉNIOR B Motocicletas de 2 Tiempos
SÉNIOR B Motocicletas de 4 Tiempos
- Para pilotos con Licencia "SÉNIOR", "VETERANO":
SÉNIOR C Motocicletas de 2 Tiempos
SÉNIOR C Motocicletas de 4 Tiempos

Verificación técnica de las motocicletas

Serán verificados rigurosamente los elementos siguientes:

- Números reglamentarios.
- Funcionamiento del cuentakilómetros.
- Luces delanteras, traseras y de stop, con instalación fija y definitiva, que debe ser alimentada por un alternador accionado por el motor de la motocicleta y ser capaz de mantener una tensión mínima de 10 voltios teniendo conectada una lámpara de 40 vatios.
- Avisador acústico.
- Manetas de embrague y de freno.
- Guardabarros trasero.
- Neumáticos homologados para Enduro (Según Art. 49 de los Reglamentos Técnicos de la F.I.M.).
- Control de nivel sonoro: Máximo 94 dB medidos a 11m/s. (Según Art. 79 de los Reglamentos Técnicos de la F.I.M., Anexo 01).
- Placa de matrícula homologada. Estará fijada a la aleta de forma fija y definitiva, y deberá estar presente durante toda la competición. La pérdida de la placa de matrícula se penalizará con una multa de 30,00 €.
- Pata de cabra original o mecanismo homologado para la motocicleta.

Serán precintados los elementos siguientes:

- Bastidor.
- Bujes de rueda.
- Cáster.
- Silencioso (no se permitirán obstrucciones).

5. ORDEN DE SALIDA

El orden de salida dentro de cada una de las clases será según la clasificación del momento del Trofeo Nacional, **de las inscripciones recibidas en tiempo y forma.**

6. HORARIOS

Las pruebas puntuables para los Trofeos Nacionales de Enduro, seguirán los siguientes horarios:

- Verificación Administrativa: de 15,00 a 19,00 horas.
- Verificación Técnica: de 15,15 a 19,15 horas.
- Briefing: 20,00 horas.
- Hora de salida del primer participante: 09,00 horas.
- Tiempo máximo de carrera: 7 horas en tiempo B

(En las pruebas de 2 días, sólo el 2º día)

7. RECORRIDO

A los pilotos SÉNIOR "B" se les aplicará el mismo recorrido y promedio que a los "JÚNIOR", mientras que el recorrido para los SÉNIOR "C" debe estar exento de especiales dificultades.

8. MÍNIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES

Para que estos Trofeos tengan validez, deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad mas una de las competiciones puntuables convocadas.

9. TROFEO DE PILOTOS

Se otorgará en cada una de las Competiciones la siguiente puntuación por cada día:

25 puntos al 1º	7 puntos al 9º
20 puntos al 2º	6 puntos al 10º
16 puntos al 3º	5 puntos al 11º
13 puntos al 4º	4 puntos al 12º
11 puntos al 5º	3 puntos al 13º
10 puntos al 6º	2 puntos al 14º
9 puntos al 7º	1 puntos al 15º
8 puntos al 8º	

En las Competiciones de más de un día, solo optarán a los premios y medallas los pilotos que se hayan clasificado los dos días de carrera (Art. 06.5 del Reglamento General de Enduro de la R.F.M.E.).

Para la clasificación de los Trofeos se tomarán en cuenta todos los resultados. La suma de puntos obtenidos por cada

participante en las Competiciones puntuables válidas será, de mayor a menor, la clasificación de los Trofeos. Serán proclamados Vencedores en cada clase los corredores que hayan obtenido mayor número de puntos, Segundos clasificados los que le sigan en puntuación, y así sucesivamente.

Los casos de empate se resolverán a favor del que haya obtenido mayor número de primeros puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido mayor número de segundos puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido mayor número de terceros puestos, y así sucesivamente, y de persistir el empate, y en último caso, a favor del que tenga la menor suma de penalizaciones en todos los días en que los empatados se hayan clasificado conjuntamente.

Si subsistiera el empate, el título será adjudicado al piloto que haya obtenido la mejor clasificación en el último día de Competición puntuable celebrada.

Los Trofeos y Premios de estos Trofeos, otorgados por la Real Federación Motociclista Española, serán los siguientes:

- Vencedor: Trofeo y Diploma.
- Segundo Clasificado: Diploma.
- Tercer Clasificado: Diploma.

10. TROFEO DE CLUBES Y ESCUDERÍAS

Las Clasificaciones por Clubes / Escuderías se establecerán, de mayor a menor, sumando la puntuación obtenida en la clasificación general por los DOS pilotos mejor clasificados de un mismo Club / Escudería.

Al Club / Escudería vencedor de cada clase se le expedirá el Diploma acreditativo del Título obtenido.

11. TROFEO DE MARCAS

Para la Clasificación de los Trofeos de Marcas se sumarán los puntos de las DOS motocicletas mejor clasificadas de cada Marca con Licencia R.F.M.E. de Constructor, siendo imprescindible el que al menos participen DOS Marcas distintas - concursantes o no al Trofeo- en cada una de las Competiciones Puntuables.

Ejemplo:

1. Marca "A", 25 puntos para el Trofeo de Marcas.
2. Marca "A", 20 puntos para el Trofeo de Marcas.
3. Marca sin Licencia, 0 puntos para el Trofeo de Marcas.
4. Marca "B", 16 puntos para el Trofeo de Marcas.
5. Marca sin Licencia, 0 puntos para el Trofeo de Marcas.
6. Marca "C", 13 puntos para el Trofeo de Marcas.
7. Marca "A", 11 puntos para el Trofeo de Marcas.
8. Marca "C", 10 puntos para el Trofeo de Marcas.
9. Marca "D", 9 puntos para el Trofeo de Marcas.
10. Marca "E", 8 puntos para el Trofeo de Marcas.
11. Marca "A", 7 puntos para el Trofeo de Marcas.
12. Marca "A", 6 puntos para el Trofeo de Marcas, etc.

A las Marcas de motocicletas vencedoras se les expedirá el Diploma acreditativo del Título obtenido.

12. OBLIGACIONES GENERALES

Se prohíbe recortar, tapar o modificar las placas de número entregadas por la Organización, antes o durante el transcurso de la prueba. No será admitida la salida de aquellas motocicletas que incumplan esta norma.

13. INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

En caso de duda en la interpretación del presente Reglamento, o ante cualquier caso no previsto, éste será estudiado por el Jurado de la Competición, el cual tiene únicamente poder de decisión.

14. RECLAMACIONES

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de la Competición o a los Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de 100,00 €, y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación.

Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado.

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 300,00 €.

- **Reclamación sobre carburantes**

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 800,00 €. efectuado al Jurado de la Competición.

La parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deducción hecha de los depósitos ya entregados.

La sanción a aplicar por el uso de combustible no autorizado será la DESCLASIFICACION.

ENDURO DE LAS AUTONOMIAS

Anexo 07

GENERALIDADES

- 07.1 Generalidades.
- 07.2 Publicación del Reglamento Particular.
- 07.3 Control (Título IV del Código Deportivo)
- 07.4 Campeonato Equipos Sénior.
- 07.5 Campeonato Equipos Junior.
- 07.6 Campeonato de Equipos de Club.
- 07.7 Campeonato de Equipos de Marca.
- 07.8 Trofeo a la Evolución.
- 07.9 Medallas de corredores individuales.
- 07.10 Clasificación Individual
- 07.11 Clasificación por Equipos
- 07.12 Pilotos retirados, desclasificados y no salidos.
- 07.13 Parada anticipada de la manifestación.

LICENCIAS

- 07.14 Licencias.
- 07.15 Inscripciones.
- 07.16 Reglamento Particular.

CATEGORÍA Y ESPECIFICACIONES DE LAS MOTOCICLETAS

- 07.17 Clases.
- 07.18 Iluminación, avisador acústico, velocímetro, matrícula y botón de pare.
- 07.19 Órganos intrínsecos de la motocicleta (Control de nivel sonoro, método estático)
- 07.20 Control de las motocicletas durante la manifestación

ORGANIZACIÓN GENERAL

- 07.21 Sustitución de motocicleta.
- 07.22 Modificación de los equipos
- 07.23 Parques cerrados.
- 07.24 Zona de Salida.
- 07.25 Orden de Salida.
- 07.26 Preparación para la salida.
- 07.27 Salida.
- 07.28 Repostaje.
- 07.29 Prohibición de recurrir a una fuerza motriz exterior.
- 07.30 Ayuda Exterior
- 07.31 Comunicaciones prohibidas
- 07.32 Abandono
- 07.33 Señalización
- 07.34 Código de circulación
- 07.35 Seguros (Responsabilidad Civil)
- 07.36 Secciones impracticables

FUNCIONAMIENTO Y CONTROL

- 07.37 Controles horarios
- 07.38 Cronometraje
- 07.39 Carnet de Ruta y Ficha de Controles de Paso.
- 07.40 Señalización de los Controles Horarios
- 07.41 Disposiciones en los Controles Horarios.
- 07.43 Calculo de Penalizaciones en los Controles Horarios
- 07.44 Limite de retraso.
- 07.45 Solicitudes de tolerancias especiales.
- 07.46 Control durante el recorrido.
- 07.47 Pruebas especiales.
- 07.48 Prueba Extrema
- 07.49 Controles Horarios en los Test Especiales.

- 07.50 Verificación Final.
- 07.51 Lista de penalizaciones

REGLAMENTACIÓN GENERAL

- 07.52 Aceptación de las decisiones oficiales
- 07.53 Solicitudes de aclaraciones
- 07.54 Reclamaciones
- 07.55 Multas y fianzas de las reclamaciones.
- 07.56 Composición del Jurado. Interpretación del Reglamento.
- 07.57 Publicación de los resultados.

GENERALIDADES

07.1 GENERALIDADES

07.1.1

El Enduro de las Autonomías es principalmente una competición por Equipos y la prioridad debe ser dada a los Equipos más que a los pilotos individuales en lo que concierne a la aceptación de inscripciones. Sólo los Equipos que hayan terminado en Enduro de las Autonomías con al menos un piloto serán tomados en consideración para la clasificación final.

07.1.2

La prueba se celebrará a 2 días. El recorrido debe ser practicable bajo cualquier condición meteorológica para una motocicleta de la clase 1 grupo A1. El recorrido será a 3 vueltas el primer día y 2 el segundo. La distancia total no debe ser inferior a 300 Km ni superior a 400 Km, incluida la prueba final de motocross.

07.1.3

El Enduro de las Autonomías está organizado conforme a las reglas del Código Deportivo de la R.F.M.E. y del Reglamento Particular (R.P.) que estará redactado por el Club organizador y aprobado por la R.F.M.E.

07.2 PUBLICACIÓN DEL REGLAMENTO PARTICULAR

El Reglamento Particular debe contener solamente normativas de orden interior, concernientes a cuestiones de interés local, como itinerario, derechos de Inscripción, cuadro horario, relación de Oficiales, etc.

07.3 CONTROL (Título IV del Código Deportivo)

07.3.1

Un Jurado velará para que el Código Deportivo y el R.P. sean respetados durante la Competición. Podrá asistir a las reuniones de Jurado abiertas un delegado por cada Federación Territorial representada por un Equipo Junior, Senior o de Club. El Jurado resolverá todas las reclamaciones que surjan durante la competición. El Jurado confirmará igualmente los resultados.

07.3.2 Jefes de Equipo

Cada Equipo Sénior, Júnior, de Club o de Marca, puede nombrar a un Jefe de Equipo. El nombre de los Jefes de Equipo designados deben estar puestos en conocimiento del organizador antes del cierre de las Inscripciones. Sólo los Jefes de Equipo están autorizados a representar los intereses de sus respectivos Equipos durante el Enduro de las Autonomías.

07.4 CAMPEONATO EQUIPOS SÉNIOR

El Enduro de las Autonomías es un Campeonato de España por Equipos autonómicos. Cada Federación autonómica puede inscribir un Equipo Sénior compuesto por 4 corredores con licencia Sénior o Júnior, con un máximo de 2 pilotos Júnior. Los participantes estarán en posesión de la Licencia R.F.M.E. (u homologada por ésta) del año en curso. Los pilotos de un equipo territorial deberán acreditar mediante el certificado oportuno, expedido por el Ayuntamiento pertinente, su residencia en la Comunidad por la que participen.

Las 4 motocicletas de cada Equipo deben comprender motocicletas de al menos dos clases diferentes. El Equipo que haya obtenido el menor tiempo, descontando el peor resultado de cada día, será considerado el ganador, y consecutivamente en el resto de posiciones.

Los casos de empate se resolverán de la siguiente forma:

El tiempo del corredor que haya obtenido el mayor tiempo del Equipo, será deducido del total de tiempos obtenidos por el Equipo. Si de toda manera el empate subsiste, será deducido el tiempo del segundo piloto con más tiempo, y si aún subsistiese el empate, será deducido el tiempo del tercer piloto con más tiempo.

La Federación Territorial ganadora recibirá el Trofeo Equipo Sénior, que quedará en posesión de esta Federación hasta la celebración del siguiente Enduro de las Autonomías.

07.5 CAMPEONATO EQUIPOS JÚNIOR

Cada Federación autonómica puede inscribir un Equipo Júnior compuesto por 4 corredores con licencia Júnior. Los participantes estarán en posesión de la Licencia R.F.M.E. (u homologada por ésta) del año en curso. Los pilotos de un equipo territorial deberán acreditar mediante el certificado oportuno, expedido por el Ayuntamiento pertinente, su residencia en la Comunidad por la que participen.

Las 4 motocicletas de cada Equipo deben comprender motocicletas de al menos dos clases diferentes. El Equipo que haya obtenido el menor tiempo descontando el peor resultado de cada día, será considerado el ganador, y consecutivamente en el resto de posiciones.

Los casos de empate se resolverán de la siguiente forma:

El tiempo del corredor que haya obtenido el mayor tiempo para el Equipo, será deducido del total de tiempos obtenidos por el Equipo. Si de toda manera el empate subsiste, será deducido el tiempo del segundo piloto con más tiempo, y si aún subsistiese el empate, será deducido el tiempo del tercer piloto con más tiempo.

La Federación Territorial ganadora recibirá el Trofeo Equipo Júnior, que quedará en posesión de esta Federación hasta la celebración del siguiente Enduro de las Autonomías.

07.6 CAMPEONATO DE EQUIPOS DE CLUB

Podrán inscribirse en este Campeonato Clubes inscritos en la R.F.M.E.

Cada Equipo debe estar compuesto de 3 pilotos, sin importar la clase y categoría a la que pertenezcan. Un piloto perteneciente a un Equipo de Club no podrá pertenecer a la misma vez a otro Equipo de Club, Equipo Sénior o Equipo Júnior.

La clasificación para el Campeonato de Equipos de Club se establecerá según las mismas bases que las del Campeonato Sénior y Campeonato Júnior.

El Club ganador recibirá el Trofeo de Equipos de Club, que quedará en posesión de este Club hasta la celebración del siguiente Enduro de las Autonomías.

07.7 CAMPEONATO DE EQUIPOS DE MARCA

Podrán inscribirse en este Campeonato Marcas con Licencia R.F.M.E de Constructor. Todo constructor o representante puede inscribirse en esta Competición a uno o varios Equipos compuestos de 3 pilotos que sí pueden pertenecer a la vez a un Equipo de Club, Equipo Sénior o Equipo Júnior. Los miembros de este Equipo podrán pertenecer a más de una Federación Territorial y no importará la clase y categoría a la que pertenezcan.

La clasificación para el Campeonato de Equipos de Marca se establecerá según las mismas bases que los anteriores Campeonatos.

La Marca ganadora recibirá el Trofeo de Equipos de Marca, que quedará en posesión de esta Marca hasta la celebración del siguiente Enduro de las Autonomías.

07.8 TROFEO A LA EVOLUCIÓN

Se concederá a discreción del Jurado a la Federación Territorial que haya tenido una mejor evolución en este último año. Este Trofeo quedará en posesión de esta Autonomía hasta el siguiente Enduro de las Autonomías.

07.9 MEDALLAS DE CORREDORES INDIVIDUALES

Se concederá Medalla de Oro a todos los pilotos cuyo total de tiempo no exceda en más del 10% de los del ganador de su clase. Se concederá Medalla de Plata a todos los pilotos cuyo total de tiempo no exceda en más del 40% del ganador de su clase, y se concederá Medalla de Bronce a todos los pilotos que se hayan clasificado en los dos días de Competición.

07.10 CLASIFICACIÓN INDIVIDUAL

07.10.1

Las clasificaciones serán establecidas en base al tiempo.

Para la clasificación individual el corredor que haya obtenido menos tiempo será el vencedor de su clase. Se establece un Trofeo para el vencedor absoluto del Enduro de las Autonomías.

07.10.2

El Campeón de España absoluto del año en curso deberá utilizar números blancos sobre fondo azul.

07.11 CLASIFICACIÓN POR EQUIPOS

El corredor que haya obtenido en cada día de carrera el menor tiempo en su clase, obtendrá 0 puntos para su Equipo. La diferencia de tiempo entre este corredor y los siguientes de la misma clase (conjuntamente pilotos Júnior y Sénior) en cada día de carrera son los puntos que obtendrá cada piloto para su Equipo.

07.12 PILOTOS RETIRADOS, DESCLASIFICADOS Y NO SALIDOS

Si un piloto se retira, es desclasificado, o no sale en cualquier día, será penalizado con 1 hora y 15 minutos (esta penalización es la que se aplicará al Equipo al que pertenezca el piloto). En este caso, no se tendrán en cuenta las penalizaciones obtenidas en las pruebas especiales o Controles Horarios hasta el momento en que se haya retirado o haya sido desclasificado. En caso de que un piloto se retire o sea desclasificado, podrá tomar la salida el segundo día bajo las siguientes condiciones:

- 1.- Debe presentar su máquina a una nueva verificación no antes de su hora prevista de llegada, y 120 minutos después de esta hora como máximo.
- 2.- El chasis debe ser el marcado antes de la competición.

07.13 PARADA ANTICIPADA DE LA MANIFESTACIÓN

Si cualquier Competición es interrumpida por el Jurado, no podrá ser recomenzada.

Si cualquier Competición es interrumpida antes de que la mayoría de los pilotos hayan completado al menos la mitad de la distancia total, la competición se declara nula e invalidada; si es interrumpida después de que la mayoría de los pilotos hayan completado la mitad de la distancia total, el Jurado decidirá si es nula e invalidada, o declarará los resultados y premios que considere justificados según las circunstancias.

07.14 LICENCIAS

Cada piloto inscrito deberá estar en posesión de una Licencia Homologada por la R.F.M.E. y valedera para el año en curso.

07.15 INSCRIPCIONES

07.15.1

La prueba puede ser suspendida si el número de inscripciones recibidas es insuficiente. La Organización tiene el derecho de fijar un límite máximo de inscripciones, el cual deberá estar aprobado por la R.F.M.E., publicado en el Reglamento Particular,

y en ningún caso deberá ser menor de 250.

Si hubiera demasiadas inscripciones, el orden de prioridad y de aceptación por parte del organizador es el siguiente de cada una de las Federaciones Territoriales:

- Equipo Sénior.
- Equipo Júnior.
- Equipo de Club.
- Equipo de Club.
- Un segundo Equipo de Club.
- Un Equipo de Marca.

07.15.2

El cierre de las inscripciones tendrá lugar, como mínimo, 10 días antes de la celebración de la prueba.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la R.F.M.E. hasta el jueves anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante fax. Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción.

07.15.3

Los derechos de Inscripción de estas pruebas se establecen en **75,00 €** por cada piloto. **El Club Organizador podrá aceptar inscripciones hasta el momento de las verificaciones administrativas, con unos derechos de 165,00 €.**

El pago de los derechos de inscripción podrá efectuarse mediante PAGO EN METALICO O TRANSFERENCIA BANCARIA a la cuenta:

Transferencias desde España:

BANESTO
Real Federación Motociclista Española
Cta. 0030-1001-32-0003399271

Transferencias desde fuera de España:

BANESTO
Real Federación Motociclista Española
Swift Code: ESPCESMM
Account: ES3700301001320003399271

Deberá constar en dicha transferencia el nombre del **equipo** o piloto, clase en la que se inscribe y fecha de la competición. Una copia de la mencionada transferencia deberá enviarse vía fax conjuntamente con el boletín de inscripción.

Los Boletines de Inscripción y la copia del resguardo de la transferencia bancaria deberán enviarse **CONJUNTAMENTE** vía fax a:

REAL FEDERACIÓN MOTOCICLISTA ESPAÑOLA
General Pardiñas, 71, 1º
28006 MADRID **Fax: 91 561.35.07**

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la R.F.M.E. hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante fax. Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción.

07.16 REGLAMENTO PARTICULAR

El Reglamento Particular del Enduro de las Autonomías debe ser enviado con un mes de antelación, como mínimo a su fecha de celebración de la prueba, para su reglamentaria aprobación por la Real Federación Motociclista Española. Si el Reglamento Particular no se recibe en este plazo, será considerada como suspendida.

CLASES Y ESPECIFICACIONES DE LAS MOTOCICLETAS

07.17 CLASES

Toda motocicleta correspondiente a una de las clases siguientes, de la Categoría 1, Grupo A1, será admitida a participar en la Competición. Las motocicletas deben estar conformes al reglamento técnico F.I.M., anexo 01 "Enduro".

SÉNIOR / JÚNIOR

Clase	Tipo motor	Cilindrada
125 cc	2T	Hasta 125 cc.
	4 T	Hasta 250 cc.
250 cc.	2 T	Sup. 175 cc. Hasta 250 cc.
	4 T	Sup. 250 cc. Hasta 450 cc.
500 cc.	2 T	Sup 250 cc.
	4 T	Sup 450 cc.

07.18 ILUMINACIÓN, AVISADOR ACÚSTICO, VELOCÍMETRO, MATRICULA Y BOTÓN DE PARE

Cada motocicleta inscrita, durante toda la competición, deberá estar conforme a los requisitos del Código de Circulación vigente.

El diámetro del cristal del faro delantero debe tener al menos 100 mm., o una superficie equivalente cuando el cristal no sea circular.

Solamente serán admitidas en la verificación las placas legales. Estarán fijadas a la aleta de forma fija y definitiva, y deberán estar presentes durante toda la competición. La pérdida de la placa de matrícula se penalizará con una multa de 30,00 €. Por seguridad, será obligatorio la instalación de un botón de pare en el manillar de la motocicleta.

07.19 ÓRGANOS INTRÍNSECOS DE LA MOTOCICLETA (Control de nivel sonoro, método estático)

07.19.1

Durante la Verificación Técnica (cuyos detalles serán publicados en el Reglamento Particular), las piezas mencionadas al pie serán marcadas con el número del participante, según la descripción siguiente, a fin de asegurar su identificación. Las piezas así marcadas deben ser utilizadas durante toda la competición, y deben estar en su lugar en el momento del examen final, sean o no esenciales para el funcionamiento de la motocicleta. La sustitución de elementos originales, o la trasgresión de estas reglas, está totalmente prohibido. La sanción por la violación de estas prescripciones es la Exclusión, a excepción de lo dispuesto en el Art. 06.13.12:

- | | |
|---------------------------|---|
| - Chasis (Sec. principal) | Pintura 1 (Cabezal dirección parte derecha) |
| - Ruedas | Pintura 2 (En cada cubo) |
| - Cáster motor | Pintura 1 (Parte derecha) |
| - Silenciador | Pintura 1 (En cada silenciador) |

El marcaje está limitado a estas **cinco** partes.

07.19.2

Los silenciadores deben pasar los controles de nivel sonoro durante las Verificaciones Técnicas y ser marcados por la organización. Se define el silenciador como parte de la motocicleta destinada a atenuar el nivel sonoro del motor. Todas sus partes deberán ser rígidas, sólidas y definitivas, no pudiendo presentar elementos u obstrucciones susceptibles de ser sustituidas o manipuladas después del precintaje. Las marcas de pintura del cubo de la rueda, del cárter del motor y del silenciador deben ser resistentes al calor. Para las reparaciones, controles, etc., se aplicará la siguiente regla:

- El piloto que desee reparar o cambiar el silenciador de su máquina, está autorizado a hacerlo en cualquier Control Horario. El trabajo deberá ser realizado bajo la supervisión de un Comisario Técnico, y será marcado con una pintura de color distinto. Los Pilotos que deseen reparar o cambiar el silenciador después del último Control Horario y antes de entrar en el Parque Cerrado, les serán concedidos 30 minutos suplementarios, a partir de la hora de entrada del último Control Horario, para realizar este trabajo. Esta regla se aplica igualmente a los pilotos que por una razón u otra, deban controlar su máquina a petición del Director de Carrera.

El piloto puede solicitar tantos controles de nivel sonoro como desee durante los 30 minutos concedidos.

Después de los 30 minutos, el piloto deberá presentar su motocicleta al Oficial encargado del control de nivel sonoro. Si el test es positivo, el silenciador será marcado con la pintura oficial.

Transcurridos los 30 minutos, si el nivel sonoro sobrepasara las normas prescritas (94 dB), la motocicleta tendrá opción a pasar por las nuevas Verificaciones Técnicas, reservadas a los pilotos que han abandonado el primer día de carrera. En este caso el piloto renunciará al resultado obtenido el primer día de carrera, o será excluido para tomar la salida el segundo día.

07.19.3

El piloto deberá presentar su motocicleta con la carrera del pistón escrita en la parte exterior derecha del cilindro. El nivel sonoro de cada motocicleta será de 94 dB, y verificado conforme a los Reglamentos Técnicos de la FIM, Anexo 01 "Enduro", antes que el silenciador sea marcado.

Será obligatorio usar neumáticos homologados por la F.I.M. para Enduro.

07.19.4

El piloto firmará la Ficha de Verificación, certificando que los elementos han sido correctamente marcados. En esta Ficha debe constar el número de matrícula.

07.19.5

El piloto está autorizado a cambiar las partes de su motocicleta que no hayan sido marcadas, pero sólo puede recibir las piezas de repuesto en todos los Controles Horarios entre la bandera blanca y la amarilla. Las piezas reemplazadas pueden dejarse en la zona donde se han efectuado las reparaciones. Toda violación de esta regla será considerada como una infracción al Art. 07.31 (Comunicaciones prohibidas) y comportará la Exclusión.

07.19.6

Los pilotos pueden aceptar herramientas solo en los controles horarios, con la excepción de cualquier tipo de Equipo de soldadura. El piloto está autorizado a recibir cualquier tipo de ayuda exterior, pero solo en los controles horarios. Cualquier violación del Art. 07.19.6 será considerada como infracción y el piloto afectado será excluido (ver Art. 07.27.5).

07.19.7

El combustible autorizado tiene que estar de acuerdo con la normativa vigente F.I.M.

07.19.8

Verificación técnica de las motocicletas

Serán verificados rigurosamente los elementos siguientes:

- Números reglamentarios.
- Funcionamiento del cuentakilómetros.
- Luces delanteras, traseras y de stop, con instalación fija y definitiva, que debe ser alimentada por un alternador accionado por el motor de la motocicleta y ser capaz de mantener una tensión mínima de 10 voltios teniendo conectada una lámpara de 40 vatios.

- Avisador acústico.
- Manetas de embrague y de freno.
- Guardabarros trasero.
- Neumáticos homologados para Enduro (Según Art. 49 de los Reglamentos Técnicos de la F.I.M.).
- Control de nivel sonoro: Máximo 94 dB medidos a 11m/s. (Según Art. 79 de los Reglamentos Técnicos de la F.I.M.).
- Placa de matrícula homologada. Estará fijada a la aleta de forma fija y definitiva, y deberá estar presente durante toda la competición. La pérdida de la placa de matrícula se penalizará con una multa de 30,00 €

Serán precintados los elementos siguientes:

- Bastidor.
- Bujes de rueda.
- Cáster.
- Silencioso (no se permitirán obstrucciones).

En todos los Controles Horarios será obligatoria la revisión de al menos el precintaje del chasis para al menos los pilotos incluidos en la lista de notoriedad.

07.19.9

Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal. Los manillares sin esta barra la deberán colocar en el centro del mismo.

07.19.10

El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.

07.19.11

Todas las motocicletas en el momento de entrar a parque cerrado deben estar equipadas con el sistema de sujeción, "pata de cabra", con las que han sido homologadas.

07.20 CONTROL DE LAS MOTOCICLETAS DURANTE LA MANIFESTACIÓN

La organización puede verificar, en cada Control Horario, Control de Paso o Salida de Prueba Especial, una o varias piezas marcadas de cada motocicleta. Si falta una marca o si existe alguna duda, el oficial responsable de este Control Horario marcará la parte afectada con un color distinto y, en el Control Final de la jornada, el Director de Carrera examinará la máquina y expondrá un informe al Jurado sobre las medidas tomadas.

ORGANIZACIÓN GENERAL

07.21 SUSTITUCIÓN DE MOTOCICLETA

Después de la fecha de cierre de las inscripciones, cualquier cambio en la marca de la motocicleta estará sujeto a una solicitud por escrito indicando las razones. La solicitud de un cambio deberá llegar al Director de Competición antes de la Verificación Oficial de la motocicleta.

07.22 MODIFICACIÓN DE LOS EQUIPOS

El Jurado está autorizado a aceptar la sustitución de un corredor o la utilización de una motocicleta de otra Marca. El cambio dentro de un Equipo puede ser autorizado, después del cierre de las inscripciones, si se acredita que el piloto sustituido no puede participar en el Enduro de las Autonomías por lesión o enfermedad.

Los equipos podrán inscribir a un reserva (que podrá o no tomar parte en la competición) y que sustituirá a cualquiera de los pilotos, sin importar la clase a la que pertenezca y que, por motivo de fuerza mayor, no pueda tomar parte en la carrera. En ningún otro caso se permitirá el cambio de una clase de la motocicleta.

07.23 PARQUES CERRADOS

07.23.1

Cada Competición estará organizada bajo régimen de Parque Cerrado, lo que significa que, aparte del tiempo en ruta y el tiempo ocupado cada día antes de la salida, según se prevé en el Art. 07.27 las motocicletas están depositadas bajo la custodia del Club organizador.

07.23.2

El Parque Cerrado deberá estar delimitado y cercado a fin de prohibir la entrada a toda persona no autorizada. La zona deberá estar claramente delimitada y vigilada por un número suficiente de Oficiales, para asegurarse que ninguna persona no autorizada pueda penetrar en él o tener acceso a las máquinas. La entrada y la salida del Parque Cerrado deben estar claramente indicadas.

Los Oficiales encargados del control del Parque Cerrado deberán llevar un distintivo conocido por todos los interesados y por los pilotos en particular.

07.23.3

El acceso al Parque Cerrado está estrictamente prohibido, a excepción de los miembros del Jurado, del Director de Carrera, de ciertos Oficiales especialmente designados, y de los pilotos para la entrada y salida de sus motocicletas. Después de fichar su Carnet de ruta en el último Control Horario antes de entrar en el Parque Cerrado, el piloto deberá, sin demora, parar el motor

y empujar su motocicleta hacia el interior del Parque Cerrado.

Durante el trayecto entre el Control Horario y el Parque Cerrado, está prohibido el llenado del depósito de gasolina, o efectuar reparaciones en la motocicleta. Los pilotos que no cumplan con cualquiera de estas normas, serán excluidos.

07.23.4

En el interior del Parque Cerrado, y bajo pena de exclusión de la Competición, el piloto tiene prohibido:

- Tocar la motocicleta de cualquier otro piloto.
- Tocar su propia motocicleta, salvo para empujarla dentro o fuera de dicho recinto.
- Poner el motor en marcha.

07.23.5

Será excluido cualquier piloto que fume en el interior del Parque Cerrado.

07.23.6

Las motocicletas colocadas en el Parque Cerrado deberán permanecer al aire libre sin ningún tipo de cobertura.

07.24 ZONA DE SALIDA

Esta zona se compone de:

07.24.1

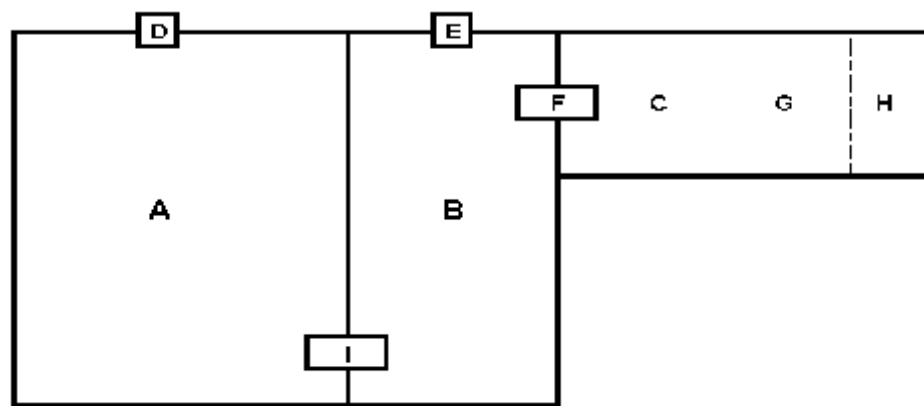
Un Parque Cerrado, que es una zona delimitada en la que el acceso está perfectamente controlado por los Oficiales. Su acceso es únicamente autorizado según las disposiciones previstas en el Art. 07.23.3. Esta zona deberá tener una entrada y una salida hacia la Zona de Espera, sin ninguna otra entrada o salida.

07.24.2

Una Zona de Salida, perfectamente delimitada, donde los pilotos esperarán la Señal de Salida y al final de la cual se encuentra la línea de salida.

No está permitido trabajar en la motocicleta en la Zona de Salida hasta que se haya dado la señal de salida. La penalización por esta infracción es la Exclusión.

DISPOSICIÓN DEL PARQUE CERRADO, ZONA DE ESPERA Y ZONA DE SALIDA



A: Parque Cerrado.

B: Zona de Espera.

C: Zona de Salida.

D: Entrada al Parque Cerrado.

E: Entrada a la Zona de Espera

F: Entrada a la Zona de Salida

G: Línea de Salida.

H: Línea 20 m.

I: Entrada a la Zona de Espera

07.24.3

Las motocicletas de los pilotos permanecerán en el Parque Cerrado bajo la custodia del Club organizador, a partir del momento fijado en el Reglamento Particular hasta la salida de la primera etapa diaria, y a partir del final de la etapa hasta la Salida del día siguiente. El acceso al Parque Cerrado está definido en el Art. 07.23.3.

07.24.4

Sólo los miembros del Jurado, Asistencias acreditadas, así como los representantes y Oficiales designados en el Reglamento Particular pueden tener acceso a la Zona de Espera. La Organización debe igualmente autorizar el acceso a esta Zona de Espera a los representantes de la prensa; ella fijará las condiciones limitando su número a fin de no entorpecer el procedimiento de salida.

07.24.5

No puede prestarse ningún tipo de ayuda en la Zona de Espera

07.24.6

Está prohibido poner en marcha el motor de la motocicleta en la Zona de Espera. La penalización por esta infracción es la Exclusión.

Está igualmente prohibido poner en marcha el motor en la línea de salida antes de la Señal de Salida. La penalización por esta infracción es 1 minuto.

07.24.7

El acceso a la Zona de Salida sólo está autorizado a las personas mencionadas en el Art. 07.23.

07.25 ORDEN DE SALIDA

El orden de salida de las clases será el siguiente:

- 1º 125 cc.
- 2º 250 cc.
- 3º 500 cc.

Dentro de cada clase, el orden será el siguiente:

- 1º Pilotos de Equipos Sénior.
- 2º Pilotos de Equipos Júnior.
- 3º Pilotos de Equipos de Club.
- 4º Pilotos de Equipos de Marca.
- 5º Pilotos Individuales.

Saldrán 3 pilotos por minuto.

07.26 PREPARACIÓN PARA LA SALIDA

Cada mañana, antes de la Competición, los pilotos podrán entrar en el Parque Cerrado, 5 minutos antes de la hora prevista para su Salida, con el único fin de desplazar su motocicleta colocándola hacia la Zona de Salida. En el Parque Cerrado no podrá ser realizado ningún trabajo en la motocicleta, bajo pena de Exclusión.

07.27 SALIDA

07.27.1

Al comienzo de cada etapa diaria, los pilotos recibirán la señal de Salida a la hora exacta que está prevista para cada uno de ellos. Durante el minuto que sigue a la señal de Salida, el piloto debe poner su motor en marcha en la Línea de Salida y cruzar, bajo la impulsión del motor, otra línea a 20 metros de la Línea de Salida.

07.27.2

Si un piloto no está en Línea de Salida cuando se da la señal para salir, no será penalizado, bajo condición de que traiga su motocicleta a la Línea de Salida, de ponerla en marcha y de cruzar la segunda línea dentro del minuto que sigue al momento en que le ha dado la señal de salida. Los pilotos que lleguen con retraso a la Línea de Salida, serán penalizados con 1 minuto por cada minuto entero de retraso. El minuto en el que los pilotos lleguen a la Línea de Salida será considerado como nuevo tiempo de salida y antes que este minuto transcurra, ellos deberán realizar el procedimiento de salida estipulado en el Art. 07.27.

Los pilotos que lleguen con más de 30 minutos de retraso serán excluidos y no podrán tomar la salida.

07.27.3

Todas las motocicletas deben ser puestas en marcha ya sea con el pedal de arranque o cualquier otro dispositivo eléctrico o mecánico. Esta maniobra excluye la rotación de la rueda motriz. Si el motor se para antes que la motocicleta haya cruzado a la segunda línea, el piloto debe volver a ponerla en marcha y pasar esta segunda línea dentro del minuto que sigue a la señal de salida para no ser penalizado. Un piloto que no cruce la línea de los 20 metros en este minuto que sigue a la señal de salida, será penalizado con 10 segundos.

07.27.4

Un piloto que haya sido penalizado por no haber puesto en marcha su motor y cruzar la línea de los 20 metros en el minuto acordado, o que éste se pare entre la Línea de Salida y la Línea de los 20 m., no debe regresar a la Zona de Salida, sino que está obligado a empujar su motocicleta en la dirección del recorrido y atravesar la Línea de los 20 metros a fin de no molestar a los otros pilotos, pudiendo poner su motor en marcha de la manera que él desee, pero realizando esta operación después de la Línea de los 20 m.

07.27.5

Un piloto del que se esté examinando el caso y que desee tomar la salida podrá hacerlo, salvo que se lo impidan razones de seguridad. El piloto pierde su derecho a la salida solamente después de la confirmación de su Exclusión por el Jurado, a excepción de que manifieste voluntad de presentar una apelación y la abone.

07.28 REPOSTAJE

07.28.1

No se concede ningún tiempo suplementario para los trabajos de repostaje, que deben hacerse durante el tiempo del recorrido. La normativa referente al carburante y repostaje está establecida en los reglamentos Técnicos, Anexo 01 "Enduro" de la F.I.M. El uso de una estera medioambiental u otro mecanismo efectivo, es requerido para ser usado donde se realice el repostaje, en los lugares permitidos por el organizador. La sanción por infringir esta norma será de 60,00 € por cada ofensa. Esta estera deberá tener unas medidas mínimas que cubran de eje posterior al anterior de la motocicleta así como el ancho del manillar de la misma.

07.28.2

El repostaje solo podrá efectuarse en los puestos oficiales de repostaje indicados por los organizadores y en todos los puestos de Control Horario entre la bandera blanca y la bandera amarilla.

El repostaje está prohibido entre la bandera amarilla y la mesa del puesto de control. La zona de repostaje antes del último C.H. del primer día estará ubicada en la zona de Paddock.

La penalización por haber procedido al repostaje fuera de las zonas designadas y/o por el trabajo efectuado en la motocicleta en una zona de repostaje después de la mesa de control, es la Exclusión.

07.28.3

No puede ser transportado ningún carburante si no es en un depósito o recipiente que se encuentre de manera permanente en la motocicleta, bajo pena de Exclusión.

07.28.4

El engrase de la cadena está autorizado en las zonas de repostaje.

07.28.5

Durante el repostaje, el motor debe estar parado. El hecho de no respetar esta disposición comporta la Exclusión.

07.29 PROHIBICIÓN DE RECURRIR A UNA FUERZA MOTRIZ EXTERIOR

Durante toda la duración de la Competición, una motocicleta no debe ser desplazada de otra manera que por la acción de su motor, el esfuerzo muscular del piloto o por la acción de una fuerza natural, bajo pena de Exclusión.

07.30 AYUDA EXTERIOR

Está autorizada cualquier ayuda exterior recibida solo en los Controles Horarios denominados "con asistencia".

Cualquier ayuda recibida fuera de lo citado anteriormente se considerará ayuda exterior y por lo tanto EXCLUSIÓN.

El cambio de neumáticos solo está autorizado en el último control horario, el primer día, entre las banderas blancas y amarillas, y este trabajo lo deberá realizar el piloto.

07.31 COMUNICACIONES PROHIBIDAS

Está prohibido a los pilotos, bajo pena de Exclusión, hacerse acompañar en el recorrido.

07.32 ABANDONO

Cualquier piloto que se haya retirado de la Competición, está obligado a comunicarlo a la organización entregando el carnet de ruta a algún oficial de la misma. El no-cumplimiento de esta norma supondrá una multa de 60,00 €. En este caso deberá borrar o sacar las placas porta números y no continuar el itinerario en compañía de otro piloto.

07.33 SEÑALIZACIÓN

07.33.1

El itinerario oficial, que está prohibido abandonar bajo ningún concepto, estará indicado en los Rutómetros (ver Art. 07.39) y señalizado. Las distancias oficiales deben ser consideradas como exactas.

Es responsabilidad del piloto seguir este itinerario, y el hecho de haberse extraviado no será aceptado como excusa en caso de retraso o de faltarle un Control Horario o un Control de Paso. Está prohibido, antes de la carrera, entrenar el itinerario desde el momento en que esté señalizado; el piloto que infrinja la norma del entreno del recorrido, será penalizado con 1 minuto en la primera ocasión y con la exclusión en la segunda. Durante la carrera, está prohibido dejar el itinerario o realizarlo en sentido inverso; los pilotos que no cumplan esta normativa serán excluidos.

07.33.2

En las zonas donde los pilotos deben seguir un recorrido bien definido (por ejemplo: prado, terreno accidentado, senderos, etc.) los organizadores deberán señalar claramente y con precisión estos pasajes.

07.33.3

Las muestras de las Señales o indicaciones utilizadas para la señalización del recorrido deberán estar expuestas en la Zona de Salida.

07.34 CÓDIGO DE CIRCULACIÓN

Los pilotos deberán cumplir el Código de Circulación en vigor en los pasos por carreteras y en las localidades atravesadas durante la competición. Todo piloto que sea reconocido culpable de alguna infracción al Código, puede ser excluido.

07.35 SEGUROS (Responsabilidad Civil)

El Club organizador tomará las medidas necesarias para asegurar a los pilotos contra accidentes causados a terceros (Responsabilidad Civil), a través de la R.F.M.E.

07.36 SECCIONES IMPRACTICABLES

Si durante el recorrido el Director de Carrera constata que una sección se ha vuelto impracticable o que sus condiciones son tales que no puede ser franqueada sin ayuda exterior (ver Art. 07.30), éste podrá eliminar de la Competición toda la sección afectada hasta el próximo Control Horario, y efectuar un reajuste de los puntos en consecuencia. Esta decisión será ratificada por el Jurado.

FUNCIONAMIENTO Y CONTROL

07.37 CONTROLES HORARIOS

Los controles horarios estarán emplazados:

07.37.1

A la salida de la Zona de Salida, al comienzo de cada etapa diaria.

07.37.2

En la entrada del Parque Cerrado, al final de cada Etapa diaria.

07.37.3

En los puntos intermedios elegidos por los Organizadores. Su emplazamiento, así como el tiempo previsto para hacer el recorrido entre estos puntos, estarán indicados en el Rutómetro. Las distancias estarán calculadas y medidas con exactitud en kilómetros. La distancia entre 2 Controles Horarios no debe superar los 60 Km. ni ser inferior a 5 Km. El número máximo de Controles Horarios será de 2 por vuelta sin contar con la llegada y la salida si la carrera es con un enlace. Por motivos de seguridad, podrán prepararse Controles Horarios en los que no esté permitida la asistencia y en los cuales se sustituirán las banderas blancas por banderas blancas con cruz negra **y las banderas amarillas por banderas amarillas con cruz negra.**

07.37.4

En los puntos elegidos por el Club organizador, junto a las Pruebas Cronometradas.

07.37.5

La velocidad media, que ha de mantenerse entre los diferentes Controles Horarios, no debe exceder de los 50 Km./h., dependiendo del estado del terreno y las condiciones meteorológicas.

07.37.6

En caso de fuerza mayor (por ejemplo: empeoramiento de las condiciones meteorológicas), el Director de Carrera puede cambiar el promedio previsto a un promedio más lento, inmediatamente antes de la salida o antes de cada vuelta. Estos promedios deberán figurar en el Rutómetro.

07.38 CRONOMETRAJE

La toma de tiempos en todos los Controles Horarios se efectuará en minutos, y deberá funcionar bajo vigilancia de un Cronometrador Oficial. El instrumento de cronometraje utilizado debe estar conforme al artículo 062.52 del Reglamento F.I.M. de Enduro, y deberá funcionar bajo la vigilancia de un Cronometrador oficial.

07.39 CARNET DE RUTA Y FICHA DE CONTROLES DE PASO

07.39.1

El Carnet de Ruta y la Ficha de Controles de Paso para la primera etapa diaria, serán entregados durante las Verificaciones Preliminares. Para la etapa del segundo día, las fichas se entregarán a los pilotos a la salida del Parque Cerrado al final del primer día. Los pilotos serán responsables de que sus Carnets de Ruta y Fichas de Controles de Paso estén marcados en todos los Controles Horarios y Controles de Paso respectivamente.

Los Carnets de Ruta indicarán el tiempo asignado para cada Control Horario.

07.39.2

Cualquier piloto que no marque su Carnet de Ruta en un Control Horario o que, con la finalidad de engañar a los organizadores modifique o timbre un marcaje en su Carnet de Ruta o utilice deliberadamente el Carnet de otro piloto, será excluido de la prueba.

07.39.3

Cualquier piloto que pierda accidentalmente su Carnet de Ruta o Ficha de Controles de Paso, debe obtener otra solicitándolo en el próximo Control Horario o Control de Paso. Esta nueva ficha debe ser utilizada a partir de este punto de control y en todos los siguientes. La pérdida del Carnet de Ruta significará la penalización de 10 segundos.

07.39.4

Cualquier piloto que omita un Control Horario o un Control de Paso será Excluido.

07.39.5

Los pilotos están obligados a detenerse en todos los Controles Horarios y de Paso, hacer fichar su tarjeta y seguir instrucciones del Comisario, suponiendo la exclusión el incumplimiento de esta norma.

07.40 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES HORARIOS

Los Controles Horarios estarán señalizados con una Bandera Blanca colocada 200 m. antes de la mesa de Control y con una Bandera Amarilla 20 m. antes de la mesa de Control. Estas banderas se colocarán de tal forma que sean, en todo momento, claramente visibles por los pilotos.

07.41 DISPOSICIONES EN LOS CONTROLES HORARIOS

07.41.1

Un reloj sincronizado con el aparato de cronometraje del puesto de control, que sólo puede ser considerado como informativo, estará colocado junto a la Bandera Amarilla, el paso de la cual marcará la hora de entrada en el Control. El piloto, después de pasar la Bandera Amarilla con su motocicleta, deberá presentar inmediatamente su Carnet de ruta en la mesa de control o cuando un Oficial lo solicite. Los pilotos no están autorizados a pararse entre la Bandera amarilla y la mesa de control, bajo penalización de 1 minuto suplementario que se añadirá a cualquier otra penalización horaria.

Cualquier piloto puede pasar el Control Horario final a la entrada del Parque Cerrado antes de la hora prevista sin penalización. En cada Control Horario, los organizadores deben tener una lista de control en la que se registrarán por orden cronológico los números de los pilotos que pasen, así como sus tiempos en horas y minutos. Las listas de paso pre-impresas no están autorizadas.

07.41.2

Al final del primer día, se preverá un Control Horario sin asistencia (pre-finish) antes de la entrada a la Zona de Asistencia del Control Horario final, que será siempre de **10** minutos.

07.43 CALCULO DE PENALIZACIONES EN LOS CONTROLES HORARIOS

Cada sección entre dos Controles Horarios constituye en sí, una prueba. Los pilotos que no respeten el tiempo asignado entre dos Controles serán penalizados con 1 minuto por minuto que sobrepase el tiempo previsto, en función de la hora marcada.

HORA MARCADA = HORA DE SALIDA PARA EL PRÓXIMO CONTROL HORARIO

07.44 LIMITE DE RETRASO

Un piloto que llegue a un Control Horario con más de 30 minutos de retraso respecto a su hora inicial de salida prevista para la jornada, incluyendo el tiempo previsto para realizar los Controles Horarios anteriores, es automáticamente excluido. Sin embargo, el piloto puede, bajo su propia responsabilidad, continuar la carrera hasta que el Director de Carrera tome la decisión final.

07.45 SOLICITUDES DE TOLERANCIAS ESPECIALES

Si un piloto puede demostrar al Jurado que se retrasó a consecuencia de circunstancias excepcionales ajenas a su voluntad, como por ejemplo un retraso causado por prestar primeros auxilios a un herido en caso de un accidente grave, le será concedida una tolerancia de tiempo suplementaria. El pretexto de haber sido entorpecido por otro participante no puede ser aceptado como una excusa válida.

07.46 CONTROL DURANTE EL RECORRIDO

Además de la obligación de hacer marcar su Carnet de Ruta en todos los Controles Horarios, el piloto debe presentarlo y hacerlo marcar en todos los Controles de Paso durante el recorrido. Estos últimos, que estarán o no indicados en el Carnet de Ruta, estarán señalados por Banderas Azules colocadas a cada lado del itinerario, 200 metros antes del lugar o puesto de control.

A cada Control de Paso, la Organización debe tener una lista de Control indicando las horas de paso de todos los pilotos.

Cualquier piloto que no presente un Carnet de ruta o Ficha de Controles de Paso (tarjetas perforadas colocadas en el manillar) completos o aquellos cuyo paso no esté registrado en cada lista de control serán excluidos.

07.47 PRUEBAS ESPECIALES

07.47.1

El mínimo de pruebas especiales en un enduro serán 2 por vuelta. El lugar y la longitud de estos test deben ser publicados al menos 24 horas antes del desarrollo de dichos test.

Estas Pruebas Especiales (que pueden ser las mismas cada vuelta), sobre un recorrido de 3 a 7 Km de longitud, ni demasiado difícil ni demasiado peligroso, que estará especialmente marcado para este test. En las curvas y en todos los emplazamientos peligrosos debe estar prevista una zona de seguridad de una anchura mínima de un metro, en el interior de la cual estará prohibido el acceso al público. Están prohibidos los entrenamientos en el recorrido preparado para estos test. Cualquier entrenamiento comportará la Exclusión.

El piloto debe cruzar la línea de llegada **no pudiendo detenerse en los siguientes 30 metros**. El recorrido debe ser elegido de tal manera que la velocidad media no supere los 50 Km./h.

Esta prohibido modificar el recorrido de las pruebas a excepción de lo que decida el organizador y el jurado por motivos de seguridad.

El piloto que se beneficie de la modificación será penalizado con 1 minuto, añadido a su tiempo realizado en la prueba especial.

07.47.2

La salida se dará a partir de una línea con la motocicleta parada y el motor en marcha.

La llegada se hará sin pararse y el piloto, después de haber cruzado la línea de llegada, seguirá el recorrido hasta el próximo Control Horario.

Estos test no serán en ningún caso pruebas secretas. Los pilotos tendrán la posibilidad de reconocer el recorrido antes, recorriéndolo a pie o en la primera vuelta.

Si por razón de seguridad el Jurado considera que la prueba especial no puede ser cronometrada en la primera vuelta esto será anunciado el día anterior a la carrera.

07.47.3

La clasificación de los pilotos para estas pruebas especiales y las diferentes categorías será calculada sobre la base de los tiempos realizados.

07.47.4

Por seguridad, las pruebas especiales en forma de tramo cronometrado tendrán que reunir las siguientes características:

El trazado debe ser seleccionado de tal manera que la velocidad media no supere los 50 Km./h.

Se marcarán forzosamente con cinta todas las partes que no estén delimitadas por un margen natural.

Habrà un mínimo de 1 control cada 500 metros, comunicado con la salida del Tramo Cronometrado.

En el principio del tramo cronometrado tendrá que haber una ambulancia 4X4, con un médico traumatólogo.

En ningún caso será válido ningún tramo en el que no sea posible acceder a cualquier punto del mismo con un vehículo 4X4.

El acceso a principio y final de tramo debe ser accesible a cualquier vehículo, no pudiendo estar el final de tramo a más de 20 minutos del Centro Hospitalario concertado o en todo caso disponer de una UVI en dicho tramo.

A fin de evitar posibles entrenos o reconocimientos previos, los tramos cronometrados reunirán las siguientes características: Estarán emplazados fuera de Rally. El inicio/final de tramo estará a 1 kilómetro del Rally como mínimo y a 5 como máximo. Durante la tarde del día anterior a las verificaciones administrativas y técnicas se enlazará el principio y final de tramo con el Rally.

No podrá ser válido ningún tramo en el que se constate el paso de una motocicleta, no pudiéndose aludir al paso de Marshals o miembros de la organización.

De no cumplirse alguno de estos puntos, el tramo será considerado nulo, no implicando en ningún caso la pérdida de validez de la prueba por no cumplirse en mínimo de pruebas especiales (Art. 06.41).

Si por razón de seguridad el Jurado considera que la prueba especial no puede ser cronometrada en la primera vuelta esto será anunciado el día anterior a la carrera.

07.48 PRUEBA EXTREMA

Por seguridad, las pruebas especiales en forma de prueba extrema tendrán que reunir las siguientes características:

El trazado debe ser seleccionado de tal manera que la velocidad media no supere los 50 Km./h.

Se marcarán forzosamente con cinta todas las partes que no estén delimitadas por un margen natural.

Habrán un mínimo de 1 control cada 100 metros, comunicado con el jefe de especial.

La especial podrá ser realizada con materiales artificiales.

Si por razón de seguridad el Jurado considera que la prueba especial no puede ser cronometrada en la primera vuelta esto será anunciado el día anterior a la carrera.

La salida se dará a partir de una línea con la motocicleta parada y el motor en marcha.

La llegada se hará sin pararse y el piloto, después de haber cruzado la línea de llegada **no pudiendo detenerse en los siguientes 30 metros.**

Los pilotos no podrán recibir ayuda exterior a excepción de los oficiales designados por el organizador.

El diseño de esta especial será inspeccionada por la RFME, para su correspondiente aprobación.

07.48.1 Prueba final de Motocross

Al final de la segunda jornada, se preparará una prueba final de motocross que seguirá el siguiente procedimiento:

Al final de la segunda vuelta del segundo día, todas las motocicletas serán depositadas en un parque cerrado, esperando la salida de la prueba final de motocross.

Los corredores serán agrupados dentro del Parque Cerrado por las mangas que deban celebrarse.

Las mangas se formarán en base a los siguientes criterios:

- 1.- Se agruparán en la misma manga los pilotos de una misma clase, sin importar el Equipo en que estén englobados (Sénior, Junior o de Club).
- 2.- El orden de entrada a la parrilla en las mangas de motocross vendrá establecido por la clasificación del primer día. Los pilotos que no hayan finalizado el primer día saldrán detrás del último clasificado de su clase, por el orden de salida del primer día.

Si un piloto termina el recorrido en retraso, podrá ser englobado en otro grupo.

Los corredores tendrán acceso a sus motocicletas 15 minutos antes de la salida. La puesta a punto de las motocicletas y el llenado de carburante pueden ser efectuados durante estos 15 minutos, según las condiciones fijadas en los artículos, como cada mañana antes de la salida.

No será concedido ningún tiempo suplementario para el cambio de neumático.

Al final de los 15 minutos, se dará la salida a la vuelta de reconocimiento.

La vuelta de reconocimiento es libre, y cualquier corredor puede continuar reparando su motocicleta o esperando la salida de la manga.

La salida de la manga se dará con el motor en marcha y con valla de salida de motocross.

Los corredores están autorizados a escoger su propia posición de salida conforme a su clasificación del primer día. Ninguna tolerancia se dará a los pilotos que lleguen con atraso en la línea de salida o que no arranquen la moto en el inicio de la manga. El procedimiento de la salida de la manga de motocross será el que sigue:

En el momento en el que el último piloto haya completado la última vuelta y se haya colocado en la valla de salida, se mostrará el cartel de 1 minuto. 15 segundos antes, se mostrará el cartel de 15 segundos. Al término de los mismos, se mostrará un panel que indique "5 segundos"; transcurridos los mismos, la valla de salida será bajada dentro de los 5 segundos siguientes. La prueba final de motocross se celebrará a un mínimo de 5 vueltas y un máximo de 8, y la distancia total no debe ser inferior a 6 Km. ni superior a 10. El número de vueltas y la distancia a cubrir debe constar en el Reglamento Particular. Al final de estas vueltas completadas por el líder de la manga se enseñará bandera de cuadros. A partir de este momento, los otros corredores tendrán 5 minutos para completar la vuelta, después de los cuales la carrera habrá finalizado.

Los pilotos que no completen las vueltas estipuladas serán penalizados con 1 minuto por cada vuelta no completada, mas el tiempo del último corredor de su clase que haya completado todas las vueltas.

07.49 CONTROLES HORARIOS EN LOS TEST ESPECIALES

La salida de una prueba especial **deberá estar lo más cerca posible de la línea de un Control Horario.** La salida de un test especial debe estar señalada por un cartel "Salida" y el final del test por un cartel "Llegada". Una línea de salida blanca debe estar trazada en el suelo, y el Cronometrador u otro oficial nombrado a tal efecto, dará la señal de salida. El piloto, después

de haber franqueado la línea de llegada, debe continuar el recorrido sin pasarse. El tiempo realizado por el piloto para efectuar el test especial será registrado en el momento en el que franquee la línea de llegada.

07.50 VERIFICACIÓN FINAL

En la Verificación Final o en los 30 minutos que siguen a esta Verificación, pueden ser verificados uno o varios motores de motocicletas que hayan finalizado la competición. Si se demuestra que la cilindrada de un motor sobrepasa el máximo autorizado Si se demuestra que la cilindrada de un motor sobrepasa el máximo autorizado o cualquier otro dato no corresponde al declarado en la verificación preliminar, el piloto de la máquina en cuestión será excluido. Los trabajos necesarios para estas comprobaciones son responsabilidad del piloto, que podrá delegar en otra persona. Desde el momento en que se informa al piloto de que debe desmontar alguna parte de la motocicleta, dispone de media hora para iniciar los trabajos. Si se sobrepasa esta media hora, el piloto será excluido.

07.51 LISTA DE PENALIZACIONES

07.51.1 Metálico

07.18	Pérdida de la placa de matrícula:	30,00 €
07.32	No comunicar a la Organización la retirada:	60,00 €

07.51.2 Tiempo

07.24.7	Puesta en marcha del motor en la línea de salida antes de la señal de salida:	1 minuto
07.27	No atravesar la línea de los 20 metros dentro del minuto que sigue a la señal de salida:	10 segundos
07.27.2	Por cada minuto de retraso en la línea de salida:	1 minuto
07.33	11ª infracción a la norma de entreno del recorrido:	1 minuto
07.39.3	Perder el carnet de Ruta:	10 segundos
07.41	Llegada con adelanto al Control Horario: por cada minuto cumplido:	1 minuto
07.41	Pararse entre la bandera amarilla y la mesa de control horario:	1 minuto
07.42/43	Llegada con retraso al Control Horario: por cada minuto cumplido:	1 minuto
07.47.1	Modificar una prueba especial:	1 minuto
07.51.3	Pruebas especiales:	1/100 seg.
07.48.3	Prueba final Motocross:	1/100 seg.

07.51.4 Exclusión

07.19.2	Sobrepasar el nivel sonoro autorizado.	
07.19/20	Falta de marca de verificación o falta de marca de reverificación.	
07.24.3	Reparaciones efectuadas en el interior de la Zona de Salida, antes de la señal de Salida.	
07.23/26	Conducirse contrariamente al Código Deportivo en el Parque Cerrado.	
07.23	Puesta en marcha del motor en el interior del Parque Cerrado.	
07.23.3	Penetrar en el Parque Cerrado con el motor en marcha. Repostar o efectuar reparaciones en el trayecto entre el Control Horario Final y el Parque Cerrado.	
07.23.5/24.2	Fumar en el Parque Cerrado o en la Zona de Espera.	
07.24.7	Puesta en marcha del motor en la Zona de Espera.	
07.27.2	Llegar con más de 30 minutos de retraso a la línea de Salida.	
07.28.2	Repostaje fuera de las zonas oficiales o transporte de carburante en otros recipientes que no sean en el depósito de gasolina.	
07.28.5	No parar el motor durante el repostaje.	
07.29	Utilización de una impulsión no autorizada.	
07.30	Aceptar ayuda exterior.	
07.31	Contactos no autorizados con personas acompañantes.	
07.31	Ser acompañado por otro piloto o acompañar a otro piloto.	
07.33.1	Segunda infracción a la norma de entreno del recorrido.	
07.33.1	Abandonar el itinerario, recorrerlo en sentido contrario y no respetar el recorrido indicado.	
07.34	Violación de las normas del Código de Circulación.	
07.39.2	Modificación de un Carnet de Ruta o Ficha de Controles de Paso, o utilización de un Carnet de Ruta de otro piloto.	
07.39.4	Omitir un Control Horario o un Control de Paso.	
07.39.5	No detenerse en un Control Horario o de Paso, o no seguir las instrucciones del Comisario.	
07.44	Llegar a un Control Horario más de 30 minutos después de su hora inicial de salida.	
07.47	No pasar un Control de Paso.	
07.48	Entrenar el recorrido de las pruebas especiales.	
07.50	Cilindrada superior al máximo autorizado o cualquier otro dato que no corresponda al declarado en la verificación preliminar. No iniciar los trabajos durante la media hora después de notificarse que se debe desmontar alguna parte de la motocicleta.	

REGLAMENTACIÓN GENERAL

07.52 ACEPTACIÓN DE LAS DECISIONES OFICIALES

Cualquier piloto está obligado a aceptar todos los resultados, medidas, distancia y decisiones oficiales, y autoriza asimismo a los organizadores a publicarlos de la forma que ellos juzguen más apropiada. El piloto accede igualmente a que toda publicidad que él haga vinculada a la competición o que sea hecha en su nombre esté conforme con la verdad, sea precisa y que no se preste a equívocos. El piloto se compromete igualmente a no hacer ninguna publicidad concerniente a los resultados antes de la publicación oficial de la clasificación por los organizadores, y en caso de modificaciones que afecten a la clasificación como consecuencia de reclamaciones o por cualquier otra razón, él no hará aparecer más que la clasificación o los resultados así modificados.

07.53 SOLICITUDES DE ACLARACIONES

Toda solicitud de aclaración con respecto a los resultados de una de las etapas diarias debe ser dirigida por escrito al Director de Carrera o a su Delegado dentro de los límites de tiempo prescritos en los Art. 07.54.1, 07.54.2 y 07.54.3.

07.54 RECLAMACIONES

Toda reclamación debe ser formulada por escrito y acompañada de la fianza estipulada cada año en el Anuario de la R.F.M.E. Cada reclamación debe ser remitida al Director de Carrera de modo que él la pueda pasar al Jurado para juzgarla.

Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado

Las reclamaciones deben ser presentadas en los plazos siguientes:

07.54.1

30 minutos después de la llegada al Parque Cerrado del último piloto de cada clase, si la reclamación concierne a una motocicleta o a un piloto.

07.54.2

12 horas después de la publicación de los resultados provisionales si la reclamación concierne a los resultados del primer día de la Competición; pero si la reclamación se refiere al segundo día de la prueba o a un test especial del segundo día, puede hacerse hasta 30 minutos después del anuncio provisional de los resultados.

07.54.3

Una hora después de la recepción de la respuesta por escrito del Director de Carrera a una demanda que le haya sido dirigida conforme al Art. 07.53.

No puede hacerse ninguna reclamación contra una decisión del Jurado; sin embargo, en ciertos casos, puede formularse una apelación tal como está previsto en el Código Deportivo de la R.F.M.E.

07.55 MULTAS Y FIANZAS DE LAS RECLAMACIONES

El Club organizador tendrá una cuenta de todas las multas y fianzas de las reclamaciones que reciba, y enviará la cuenta y el importe cobrado de las mismas a la R.F.M.E. una vez finalizada la Competición.

07.56 COMPOSICIÓN DEL JURADO. INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

La interpretación del presente Reglamento y del Reglamento Particular es competencia del Jurado, quien tiene igualmente el poder de resolver cualquier otra cuestión no prevista en este Reglamento.

07.56.1 Jurado. Composición.

En todas las Competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un Presidente y de dos Comisarios Deportivos. El Presidente del Jurado y un miembro de éste serán nombrados por la R.F.M.E.; el otro miembro del Jurado será nombrado por el Club organizador.

07.56.2 El Presidente del Jurado

El Presidente del Jurado será nombrado por la R.F.M.E. En caso de igualdad de los votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto de su Presidente será dirimente.

El Presidente del Jurado podrá convocar reuniones abiertas de Jurado y Delegados, a las que podrán asistir, sin derecho a voto, las siguientes personas:

- Un Delegado nombrado por cada Federación Territorial con piloto/s que participen en la Competición.
- El Director de Carrera.
- El Comisario Técnico.
- El Cronometrador.
- Los miembros de la Junta Directiva de la R.F.M.E.
- Los miembros de la Comisión Permanente de la R.F.M.E.
- Los miembros de la Comisión Delegada de la Asamblea General de la R.F.M.E.
- El Delegado de la R.F.M.E. (en el caso de que no sea el Presidente del Jurado).
- Todas aquellas personas que sean requeridas por parte del Presidente del Jurado.

07.56.3 El Director de la Competición

Es nombrado por el Club organizador y debe poseer titulación y Licencia de Director de Competición y haber superado el curso organizado por la R.F.M.E. para obtener la calificación de Director de Competición para Campeonatos de España. Debe haber participado con éxito en un seminario específico para Directores de Competición de Campeonatos de España de Enduro,

organizado por la Comisión de Enduro de la R.F.M.E.

La participación en este seminario es obligatoria al menos cada tres años. Para los seminarios que se celebren en Noviembre y Diciembre, el periodo de 3 años comienza el 1 de Enero del año siguiente.

Antes de ejercer como Director de Competición Titular, es obligatorio ejercer de Adjunto en cualquier otra competición puntuable para Campeonatos de España, anterior a la de su actuación.

07.57 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

Los resultados diarios completos deben ser publicados lo más rápidamente posible. Sin embargo, si esto presenta ciertas dificultades, los tiempos y los puntos atribuidos cada día deben ser publicados antes de la reunión de la tarde del Jurado, y los resultados del día precedente deben ser comunicados a los pilotos antes de que tomen la salida del segundo día.

07.57.1

Todo piloto que se haya clasificado en uno de los tres primeros lugares de una competición, está obligado a asistir a la ceremonia de entrega de premios; el incumplimiento injustificado de esta norma, conllevará la pérdida del premio y trofeo correspondiente, así como la apertura de expediente disciplinario.

SEÑALES

