



# **Reglamento General RFME Campeonato de España de Enduro 2014**

## Enduro - Anexo 06

### INDICE DE MATERIAS

1. REGLAMENTO GENERAL DE ENDURO
2. REGLAMENTO DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENDURO
3. REGLAMENTO DEL TROFEO NACIONAL JUNIOR, SENIOR "B", SENIOR "C", MASTER y COPA FEMINAS

## REGLAMENTO GENERAL DE ENDURO RFME CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENDURO 2014

### 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.

Una competición comienza en el momento de las verificaciones administrativas y técnicas, y finaliza cuando se hayan cumplido las siguientes formalidades:

- a) Los resultados finales han sido aprobados por el Jurado de la Competición.
- b) Todos los plazos para formular reclamaciones han sido cumplidos.
- c) Todos los controles técnicos, deportivos, antidopaje, etc., han sido efectuados.

### 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.

### 06.6 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 60 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 todos los pilotos acorde a los Arts. 3 de los Campeonatos y Trofeos de España RFME para el año en curso.

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 RFME 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**

### **1. EN PLAZO**

Hasta las 24 horas del domingo anterior al día de la prueba.

### **2. FUERA DE PLAZO**

Hasta las 24 horas del miércoles anterior al día de la prueba. Estas inscripciones tendrán un recargo.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la RFME hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante correo electrónico a [enduro@rfme.com](mailto:enduro@rfme.com). Esta comunicación dará derecho a devolución del importe de la inscripción, **siempre que la misma esté debidamente justificada.**

## **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 FIM anexo 01 "Enduro".

### **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.

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. El piloto debe presentarse a la verificación con dichas piezas limpias y en un estado óptimo para su marcaje. 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)
-Cárter 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 FIM 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 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, 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 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 en el control técnico y obligatoriamente informará a los comisarios técnicos la carrera del pistón de su motocicleta, la cual será anotada en la ficha técnica. El nivel sonoro de cada motocicleta será 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 FIM.

#### **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**

Los oficiales de la prueba podrán 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.

#### **06.17 ZONAS DE SALIDA**

Esta zona se compone de:

##### **06.17.1**

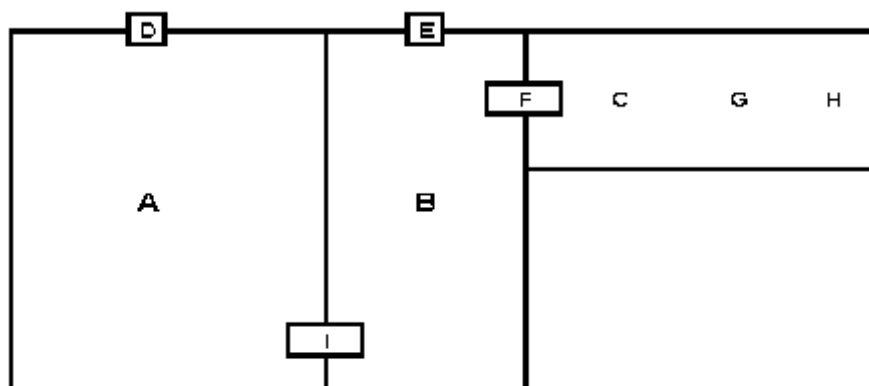
Un Parque Cerrado, que es una zona delimitada en la que el acceso está perfectamente controlado por los Oficiales. Su acceso es únicamente autorizado según las disposiciones previstas en el Art. 06.16.3. Esta zona deberá tener una entrada y una salida hacia la Zona de Espera, sin ninguna otra entrada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

Para el RFME Campeonato de España de Enduro el orden de clases para la salida será el siguiente:

A. SCRATCH - 20 primeros, orden inverso.

A. Enduro 1

A. Enduro 2

A. Enduro 3

A. Junior OPEN - Junior 125 cc 2T\*

B. Junior Trofeo

C. Sénior B 2T

C. Sénior B 4T

C. Sénior C 2T

C. Sénior C 4T

B. Máster



## B. Fémimas

### A)

Para las categorías Enduro 1, 2,3, Junior OPEN-Junior 125cc 2T 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 provisional de sus respectivas clases del año anterior. 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 provisional actual. 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. Si no se puede cumplimentar la lista con 20 pilotos, el orden quedará con el número de pilotos existentes.

Los pilotos que no estén dentro de los 20 primeros Scratch saldrán en el siguiente orden, acorde a la clasificación provisional del campeonato. Los pilotos que no tengan puntos en el campeonato saldrán por orden de dorsal:

1ª Carrera: Enduro 1, Enduro 2, Enduro 3, Junior OPEN-Junior 125cc 2T

2ª Carrera: Enduro 2, Enduro 3, Enduro 1, Junior OPEN-Junior 125cc 2T

3ª Carrera: Enduro 3, Enduro 1, Enduro 2, Junior OPEN-Junior 125cc 2T

4ª Carrera: Enduro 1, Enduro 2, Enduro 3, Junior OPEN-Junior 125cc 2T

5ª Carrera: Enduro 2, Enduro 3, Enduro 1, Junior OPEN-Junior 125cc 2T

6ª Carrera: Enduro 3, Enduro 1, Enduro 2, Junior OPEN-Junior 125cc 2T

### B)

Las clases Junior Trofeo y Fémimas saldrán de la siguiente forma:

#### “Para la primera carrera”.

Según la clasificación final del año anterior. El resto de pilotos por orden numérico.

#### “Para el resto de carreras”.

Acorde a la clasificación provisional del campeonato. El resto de pilotos por orden de dorsal.

### C)

Para las clases,

RFME Trofeo Nacional de Enduro Sénior B 2T

RFME Trofeo Nacional de Enduro Sénior B 4T

RFME Trofeo Nacional de Enduro Sénior C 2T

RFME Trofeo Nacional de Enduro Sénior C 4T

RFME Trofeo Nacional de Enduro Máster

Se establece el siguiente orden,

#### “Para la primera carrera”.

Saldrán en primer lugar los 6 primeros clasificados de las clases Sénior B 2T y Sénior B 4T (total 12)

A continuación el resto de pilotos acorde a la clasificación provisional del campeonato del año anterior. Primero los pilotos de Sénior B 2T y a continuación los Sénior B 4T. El resto de pilotos por orden de dorsal.

A continuación saldrán los 6 primeros clasificados de las clases Sénior C 2T, Sénior C 4T y Máster (total 18)

A continuación el resto de pilotos acorde a la clasificación provisional del campeonato del año anterior. Primero los pilotos de Sénior C 2T y a continuación los Sénior C 4T y Máster. El resto de pilotos por orden de dorsal dentro de su categoría.

“Para el resto de carreras”.

#### SENIOR B 2T y SENIOR B 4T

Saldrán los 12 primeros de la clasificación SCRATCH entre ambas categorías. A continuación el resto de pilotos de las clases Sénior B 2T y Sénior B 4 T, acorde a la clasificación provisional de la clase y por último el resto de pilotos por número de dorsal.

#### SENIOR C 2T, SENIOR C 4T y MASTER

Saldrán los 12 primeros acorde a la clasificación SCRATCH entre las tres categorías. A continuación el resto de pilotos de la clase Sénior C 2T, Sénior C 4T y Máster, acorde a la clasificación provisional de la clase y por último el resto de pilotos por número de dorsal.

Para todos los eventos del campeonato y todas las clases el orden de salida se elaborará con las INSCRIPCIONES RECIBIDAS EN TIEMPO Y FORMA

### **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 FIM.

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 advertencia la primera vez. En caso de una nueva ofensa el piloto será sancionado con 1 minuto. Si hubiera una tercera penalización el piloto en cuestión será excluido.

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. En este caso, deberá borrar o sacar las placas porta números y no continuar el itinerario en compañía de otro piloto, devolviendo el transponder a la oficina de cronometraje.

#### **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.

En las pruebas de un día y en el caso de que haya alguna parte del recorrido diferente al original (ej. enlaces especiales de última vuelta) estos deben ser marcados con un color diferente y con especial atención.

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 RFME

#### **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 con asistencia incluido el Paddock 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 FIM 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, o a la entrada del Parque Cerrado por la mañana del primer día. Para la etapa del segundo día, serán entregados por la mañana a la entrada del Parque Cerrado. 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/Panel colocada 200 m. antes de la mesa de Control y con una Bandera Amarilla/Panel 20 m. antes de la mesa de Control. Estas banderas/paneles se colocarán de tal forma que sean, en todo momento, claramente visibles por los pilotos. Las medidas mínimas de las banderas/paneles serán de 600 mm. x 800 mm.

## **06.34 DISPOSICIONES EN LOS CONTROLES HORARIOS**

### **06.34.1**

Un reloj sincronizado con el aparato de cronometraje (será utilizado un sistema decodificador de transponder) del puesto de control, que sólo puede ser considerado como informativo, estará colocado con la Bandera/Panel Amarilla, el paso de la cual marcará la hora de entrada en el Control. El piloto, después de pasar la Bandera/Panel 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/Panel 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 15 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, anticipado o que sobrepase el tiempo previsto, en función de la hora marcada.

HORA MARCADA = 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/Paneles Azules colocadas a cada lado del itinerario, 200 metros antes del lugar o puesto de control. Las medidas mínimas de las banderas/paneles serán de 600 mm. x 800 mm. 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.

Está 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 salida se dará cada 20 segundos en caso que los pilotos hayan salido 3 por minuto y 30 segundos en el caso de 2 pilotos por minuto.

Procedimiento de salida: Cuando los pilotos estén situados en la línea de salida, el oficial les dará la orden para comenzar la prueba especial. Los pilotos tendrán 5 segundos para iniciarla. En cada caso que el piloto no inicie la salida, será penalizado de la siguiente manera: 1ª ofensa: advertencia, 2ª ofensa: 20 segundos de penalización, 3ª ofensa: 1 minuto de penalización, 4ª ofensa, exclusión de la prueba. Todas las sanciones serán confirmadas por el jurado de la prueba.

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, se utilizarán transponder/decodificador como equipo principal y un cronómetro de toma de tiempos con impresora, unido a las células fotoeléctricas como equipo auxiliar.

##### **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.

Habrá 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 enlazarán 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.

Habrá 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.

Por motivos de seguridad, será obligatorio delimitar una zona entre todo el recorrido y el público asistente de al menos 3 metros.

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.

Un 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**

##### 06.44.2 Tiempo

06.17.7 Puesta en marcha del motor en la zona de salida antes de la señal de salida:	1 minuto
06.17.7 Puesta en marcha del motor en la Zona de Espera.	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	1 minuto

### Pruebas especiales

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.	
06.20.2	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

### 06.47 RECLAMACIONES

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado), acompañando a cada reclamación un depósito de 300 €, 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 800 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 600 € para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 300 € para las 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado. En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Jurado, el total del depósito será devuelta al reclamante.

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o tras la decisión del Jurado subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por este, la pieza se identificara mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por este.

En caso de reclamación técnica o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Jurado la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en que la pieza en litigio deba ser precintada). En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder presentar recurso de apelación, en cuyo caso se deberá entregar un depósito de 800€ y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la RFME, el escrito de recurso correspondiente.

La/s pieza/s motivo de litigio será/n precintada/s según lo expresado anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

#### Reclamación sobre carburantes

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1300 € efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).

Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar los gastos de todos los controles efectuados.

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 1000 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

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

Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes.

#### **06.47.1 RECURSO DE APELACION**

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la RFME en su artículo 119, todo concursante, piloto o pasajero, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por los Comisarios Deportivos, ante el Comité de Disciplina de la RFME.

Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un depósito de 800 €.

El derecho de recurso expira a los quince días, plazos postales comprendidos, después de la fecha de comunicación de la resolución. En el caso de recursos de apelación sobre temas técnicos el plazo y forma de presentar el recurso será el expresado en el artículo anterior.

#### **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 RFME 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 RFME, 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 RFME 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 RFME.
- Los miembros de la Comisión Delegada de la Asamblea General de la RFME.
- El Delegado de la RFME (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.

#### **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 RFME CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENDURO 2014

RFME Campeonato de España de Enduro SCRATCH (Enduro 1, 2, 3, Junior OPEN y Enduro 125cc2T)

RFME Campeonato de España de Enduro 1

RFME Campeonato de España de Enduro 2

RFME Campeonato de España de Enduro 3

RFME Campeonato de España de Enduro Junior OPEN

RFME Trofeo Nacional de Enduro 125cc 2T

RFME Trofeo Nacional de Enduro Junior

RFME Trofeo Nacional de Enduro Sénior B 2T

RFME Trofeo Nacional de Enduro Sénior B 4T

RFME Trofeo Nacional de Enduro Sénior C 2T

RFME Trofeo Nacional de Enduro Sénior C 4T

RFME Trofeo Nacional de Enduro Máster

RFME Copa de España de Enduro Fémimas

El RFME Campeonato/Trofeo/Copa de España de Enduro, que se celebrará durante el presente año será disputado en las Competiciones y fechas que se señalan en el Calendario Deportivo Motociclista 2014. 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 este Campeonato 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

Las inscripciones y el pago de los derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la página web de la RFME ([www.rfme.com](http://www.rfme.com))

#### 1. EN PLAZO

Hasta las 24 horas del domingo anterior al día de la prueba.

#### 2. FUERA DE PLAZO

Hasta las 24 horas del miércoles anterior al día de la prueba. Estas inscripciones tendrán un recargo.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la RFME hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante e-mail a [enduro@rfme.com](mailto:enduro@rfme.com). Esta comunicación dará derecho a devolución del importe de la inscripción, siempre que la misma esté debidamente justificada.

Los derechos de inscripción serán fijados por la Asamblea General de la RFME y publicados en su página web.

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.

### 3. LICENCIAS

Podrán participar en este Campeonato, Trofeo y Copa de España los siguientes pilotos:

- Los pilotos que estén en posesión de Licencia homologada por la RFME para el año en curso.
- Los pilotos de cualquier Federación Nacional inscrita en la FIM Europa, en posesión de licencia nacional o licencia FIM Europa, con permiso de salida expedido por su Federación Nacional.
- Los pilotos de cualquier Federación Nacional inscrita en la FIM, en posesión de licencia FIM de Enduro y permiso de salida expedido por su 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 RFME y 061 de la FIM, además de los Reglamentos Técnicos de Enduro, Anexo 01 de la FIM.

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:

RFME Campeonato de España de Enduro SCRATCH  
 RFME Campeonato de España de Enduro 1  
 RFME Campeonato de España de Enduro 2  
 RFME Campeonato de España de Enduro 3  
 RFME Campeonato de España de Enduro Junior OPEN  
 RFME Trofeo Nacional de Enduro 125cc 2T  
 RFME Trofeo Nacional de Enduro Junior  
 RFME Trofeo Nacional de Enduro Sénior B 2T  
 RFME Trofeo Nacional de Enduro Sénior B 4T  
 RFME Trofeo Nacional de Enduro Sénior C 2T  
 RFME Trofeo Nacional de Enduro Sénior C 4T  
 RFME Trofeo Nacional de Enduro Máster  
 RFME Copa de España de Enduro Fémimas

Clase	Tipo motor	Cilindrada	Edades
Enduro 1	2T	Hasta 125 cc.	A partir de 16 años
	4 T	Hasta 250 cc.	
Enduro 2	2 T	Sup. 175 cc. Hasta 250 cc.	A partir de 18 años
	4 T	Sup. 250 cc. Hasta 450 cc.	
Enduro 3	2 T	Sup 250 cc.	A partir de 18 años
	4 T	Sup 450 cc.	
Enduro 125 cc. 2T Sub 21	2 T	Hasta 125 cc.	A partir de 16 años hasta los 20 y que cumplan 21 durante el presente año
Junior OPEN	2 T	Sup. a 80 cc. Hasta 250 cc.	A partir de 16 años hasta los 22 y que cumplan 23 durante el presente año
	4 T	Sup. a 175 cc. – Hasta 450 cc.	
TN Junior	2 T	Sup. a 80 cc. Hasta 250 cc.	A partir de 16 años hasta los 22 y que cumplan 23 durante el presente año
	4 T	Sup. a 175 cc. – Hasta 450 cc.	
Sénior B2T		Motocicletas de 2T	A partir de 21 años
Sénior B4T		Motocicletas de 4T	A partir de 21 años
Sénior C2T		Motocicletas de 2T	A partir de 35 años
Sénior C4T		Motocicletas de 4T	A partir de 35 años
Máster		Motocicletas de 2T y 4T	A partir de 45 años
Fémimas		Motocicletas de 2T y 4T	A partir de 16 años

#### 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 FIM).
- Manillar. Está prohibido el uso de manillares fabricados en fibra de carbono, kevlar u otros materiales compuestos.
- Control de nivel sonoro:  
Las motocicletas se medirán con el sistema 2 Metros Max.

## **CONTROL DEL NIVEL SONORO – 2 Metros MAX**

### **PREPARACIÓN DEL SONÓMETRO**

- Calibrado a 113,5 dB/A o a 93,5 dB/A para tener en cuenta el capuchón de espuma para el viento.
- Colocar el capuchón de espuma para el viento en el micrófono.
- Activar la opción A.
- Activar la opción Rápida (Fast)
- Seleccionar la gama Hi 80 – 130 dB/A
- Activar la función “MAX-MIN” – ajustada en MAX.

### **POSICIONAMIENTO DEL SONÓMETRO Y DE LA MOTOCICLETA**

Los niveles sonoros se medirán con un sonómetro fijo sobre un trípode, en posición horizontal, detrás de la motocicleta.

El sonómetro se colocará en la parte trasera de la motocicleta, a una distancia de 2 metros de la línea central de la motocicleta y a un ángulo de 45º, en el lado del escape, y a 1,35 metros del suelo. La distancia de 2 metros se medirá a partir del punto en el que el centro del neumático trasero está en contacto con el suelo.

Es preferible hacer las pruebas sobre una superficie blanda donde el suelo no retumbe, por ejemplo: sobre hierba o grava fina.

El ruido ambiente deberá ser inferior a 95 dB/A – 100 dB/A.

### **COLOCACIÓN DE LA MOTOCICLETA**

Los puntos de referencia:

- Para una motocicleta: el punto de contacto de la rueda trasera con el suelo.
- Para las motocicletas equipadas con dos salidas de escape, la medida se hará por el lado donde tenga la toma de aire. Si hay una toma de aire central, se medirán los dos escapes.

Para efectuar medidas repetitivas, la motocicleta se podrá colocar dentro de un pequeño marco fijado al suelo.

### **ATENCIÓN – PROTEJA SUS OIDOS – UTILICE PROTECCIONES PARA LOS OIDOS.**

- La medida se efectúa con la motocicleta sobre sus dos ruedas, en punto muerto, con el motor en caliente. Si es necesario y a petición del Comisario Técnico se engranará una o varias marchas para realizar el control.
- El comisario técnico se colocará al lado de la motocicleta, en el lado opuesto al micrófono, o delante del manillar al lado de la rueda delantera, para no hacer de pantalla entre la motocicleta y el micrófono.
- Si un 2º comisario está situado permanentemente en el punto de medición, es aconsejable que lleve protector de oídos (cascos o bien tapones para los oídos).
- Se gira el acelerador tan rápidamente como sea posible (inmediatamente) hasta que aparecen los primeros signos de regulación de régimen (por el limitador de rpm), después se suelta rápidamente para evitar explosiones.
- Si el motor tiende a ahogarse, acelerar ligeramente antes de dar gas a tope.
- Si hay explosiones, se vuelve a empezar la medición.
- Una solución para evitarlas sería desacelerar progresivamente.

### **LA MEDICIÓN – REGISTRO DEL NIVEL SONORO.**

- Para las motos desprovistas de un limitador de régimen, la aceleración será inferior a 2 segundos.
- Una forma mnemotécnica de contar es: “mil uno, mil dos”, o “1y, 2y”.

- Cuando una medida se considera aceptable, se anota el resultado, después reajustar (apretar en el lateral del sonómetro) sobre el ajuste MAX MIN hasta que desaparezca la lectura precedente.
- Volver a apretar la tecla MAX MIN para reiniciar el sonómetro.
- Es ahora cuando el sonómetro está preparado para la siguiente medición.

El punto mejorable de este método, es el posible engaño disminuyendo “temporalmente” el régimen máximo alcanzado por:

- Restricción externa en el régimen normal en los motores de 2T
- Un interruptor programable en el CDI/ECU en motores 2T o 4T

Un régimen notablemente bajo se detecta fácilmente escuchando. En caso de duda, controlar el régimen máximo antes de cortar con un tacómetro.

Durante un control de ruido inicial y la primera inspección técnica, un piloto (o su mecánico) sólo pueden presentar un silencioso de reserva por máquina.

Una vez que todos los participantes hayan pasado la inspección técnica, se podrán inspeccionar otros silenciosos o se podrá hacer incluso durante los días en los que se desarrolla la manifestación.

#### **Los niveles máximos de ruidos son los siguientes:**

Enduro: 112 dB/A

#### **Controles intermedios y finales**

Se podrá realizar un control de ruido intermedio o final. El límite de ruido será el siguiente:

113 dB/A (+1 dB/A tolerancia medido con un sonómetro Tipo 1)  
(+2 dB/A tolerancia medido con un sonómetro Tipo 2)

- Placa de matrícula homologada. Estará fijada a la aleta de forma fija y definitiva, y deberá estar presente durante toda la competición.
- 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 el RFME Campeonato de España de Enduro el orden de clases para la salida será el siguiente:

A. SCRATCH – 20 primeros, orden inverso.

A. Enduro 1

A. Enduro 2

A. Enduro 3

A. Junior OPEN - Junior 125 cc 2T\*

B. Junior Trofeo

C. Sénior B 2T

C. Sénior B 4T

C. Sénior C 2T

C. Sénior C 4T

B. Máster

B. Fémimas

## A)

Para las categorías Enduro 1, 2,3, Junior OPEN-Junior 125cc 2T 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 provisional de sus respectivas clases del año anterior. 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 provisional actual. 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. Si no se puede cumplimentar la lista con 20 pilotos, el orden quedará con el número de pilotos existentes.

Los pilotos que no estén dentro de los 20 primeros Scratch saldrán en el siguiente orden, acorde a la clasificación provisional del campeonato. Los pilotos que no tengan puntos en el campeonato saldrán por orden de dorsal:

1ª Carrera: Enduro 1, Enduro 2, Enduro 3, Junior OPEN-Junior 125cc 2T

2ª Carrera: Enduro 2, Enduro 3, Enduro 1, Junior OPEN-Junior 125cc 2T

3ª Carrera: Enduro 3, Enduro 1, Enduro 2, Junior OPEN-Junior 125cc 2T

4ª Carrera: Enduro 1, Enduro 2, Enduro 3, Junior OPEN-Junior 125cc 2T

5ª Carrera: Enduro 2, Enduro 3, Enduro 1, Junior OPEN-Junior 125cc 2T

6ª Carrera: Enduro 3, Enduro 1, Enduro 2, Junior OPEN-Junior 125cc 2T

## B)

Las clases Junior Trofeo y Fémimas saldrán de la siguiente forma:

### “Para la primera carrera”.

Según la clasificación final del año anterior. El resto de pilotos por orden numérico.

### “Para el resto de carreras”.

Acorde a la clasificación provisional del campeonato. El resto de pilotos por orden de dorsal.

## C)

Para las clases,

RFME Trofeo Nacional de Enduro Sénior B 2T

RFME Trofeo Nacional de Enduro Sénior B 4T

RFME Trofeo Nacional de Enduro Sénior C 2T

RFME Trofeo Nacional de Enduro Sénior C 4T

RFME Trofeo Nacional de Enduro Máster

Se establece el siguiente orden,

### “Para la primera carrera”

Saldrán en primer lugar los 6 primeros clasificados de las clases Sénior B 2T y Sénior B 4T (total 12)

A continuación el resto de pilotos acorde a la clasificación provisional del campeonato del año anterior. Primero los pilotos de Sénior B 2T y a continuación los Sénior B 4T. El resto de pilotos por orden de dorsal.

A continuación saldrán los 6 primeros clasificados de las clases Sénior C 2T, Sénior C 4T y Máster (total 18)

A continuación el resto de pilotos acorde a la clasificación provisional del campeonato del año anterior. Primero los pilotos de Sénior C 2T y a continuación los Sénior C 4T y Máster. El resto de pilotos por orden de dorsal dentro de su categoría.

### “Para el resto de carreras”.

#### SENIOR B 2T y SENIOR B 4T

Saldrán los 12 primeros de la clasificación SCRATCH entre ambas categorías. A continuación el resto de pilotos de las clases Sénior B 2T y Sénior B 4 T, acorde a la clasificación provisional de la clase y por último el resto de pilotos por número de dorsal.

#### SENIOR C 2T, SENIOR C 4T y MASTER

Saldrán los 12 primeros acorde a la clasificación SCRATCH entre las tres categorías. A continuación el resto de pilotos de la clase Sénior C 2T, Sénior C 4T y Máster, acorde a la clasificación provisional de la clase y por último el resto de pilotos por número de dorsal.

Para todos los eventos del campeonato y todas las clases el orden de salida se elaborará con 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 3 el segundo las pruebas de 2 días.

El posible cambio a esta norma, deberá ser solicitado a la RFME cuando se tramite el Reglamento Particular.

A los pilotos Sénior "B" se les aplicará el mismo recorrido y promedio que a los de "Trofeo Júnior". Las categorías Sénior "C", Máster y Fémias realizarán el mismo recorrido y promedio y debe estar exento de especiales dificultades.

### 7. ENTREGA DE PREMIOS

Inmediatamente a la llegada del último piloto Senior, se procederá a una entrega de premios en podium a los tres primeros clasificados absolutos, en base a la clasificación oficiosa. Es obligatoria la asistencia a esta ceremonia. La no justificación de la ausencia será sancionada con la pérdida de 5 puntos en la clasificación del campeonato. 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, serán publicados en la página web de la RFME, acorde con el protocolo de organizadores.

### 9. MÍNIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES

Para que estos Campeonatos/ Copas/Trofeos tengan validez, deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad más 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	10 puntos al 11º
22 puntos al 2º	9 puntos al 12º
20 puntos al 3º	8 puntos al 13º
18 puntos al 4º	7 puntos al 14º
16 puntos al 5º	6 puntos al 15º
15 puntos al 6º	5 puntos al 16º
14 puntos al 7º	4 puntos al 17º
13 puntos al 8º	3 puntos al 18º
12 puntos al 9º	2 puntos al 19º
11 puntos al 10º	1 punto al 20º

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

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.

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 pilotos no poseedores de licencia RFME, que tomen parte en las categorías Enduro 1, 2, 3, Junior OPEN y Enduro 125cc 2T, sólo puntuarán en la clasificación SCRATCH.

Los Trofeos/Copas y Diplomas para los Campeonatos/Copas/Trofeos de España, otorgados por la Real Federación Motociclista Española serán los siguientes:

<b>Categorías</b>	<b>Campeonato/Trofeo/Copa</b>	<b>1º Clasificado</b>	<b>2 Clasificado</b>	<b>3º Clasificado</b>
Scratch	Campeonato de España	Trofeo y Diploma	Diploma	Diploma
Enduro 1	Campeonato de España	Trofeo y Diploma	Diploma	Diploma
Enduro 2	Campeonato de España	Trofeo y Diploma	Diploma	Diploma
Enduro 3	Campeonato de España	Trofeo y Diploma	Diploma	Diploma
Junior Open	Campeonato de España Junior	Copa y Diploma	Diploma	Diploma
TN Junior 125cc 2T	Trofeo Nacional	Copa y Diploma	Diploma	Diploma
Trfo. Nal. Junior	Trofeo Nacional	Copa y Diploma	Diploma	Diploma
Sénior B 2T	Trofeo Nacional	Copa y Diploma	Diploma	Diploma
Sénior B 4T	Trofeo Nacional	Copa y Diploma	Diploma	Diploma
Sénior C 2T	Trofeo Nacional	Copa y Diploma	Diploma	Diploma
Sénior C 4T	Trofeo Nacional	Copa y Diploma	Diploma	Diploma
Máster	Trofeo Nacional	Copa y Diploma	Diploma	Diploma
Féminas	Copa de España	Copa y Diploma	Diploma	Diploma

## 11. CAMPEONATO DE CLUBES Y ESCUDERÍAS

La Clasificación por Clubes o Escuderías se establecerá al final del Campeonato, solamente para las categorías Enduro 1, 2, 3 y Junior OPEN, sumando la puntuación obtenida en la Clasificación General Final por los DOS pilotos mejor clasificados de un mismo Club o Escudería, siendo imprescindible que al menos participen CINCO Clubes o Escuderías distintos -concurantes o no al Campeonato- en cada una de las Competiciones puntuables mínimas establecidas.

En caso de empate, se aplicarán las mismas condiciones de desempate que en el apartado de pilotos.

Para optar a esta clasificación, el Club o Escudería debe estar inscrito en la RFME.

La RFME expedirá un Diploma acreditativo del Título obtenido a los Clubes o Escuderías vencedores/as.

## 12. CAMPEONATO DE MARCAS

Para la Clasificación de los Campeonatos de Marcas, solamente para las categorías Enduro 1, 2, 3 y Junior OPEN, se sumarán en cada evento, los puntos de las DOS motocicletas mejor clasificadas de cada Marca en posesión de Licencia de Constructor RFME para el año en curso, siendo imprescindible que al menos participen DOS Marcas distintas -concurantes o no al Campeonato- en cada una de las Competiciones puntuables mínimas establecidas.

Ejemplo:

- 1.- Marca "A" 25 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 2.- Marca "A" 22 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 3.- Marca sin Licencia, 0 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 4.- Marca "B" 20 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 5.- Marca sin Licencia, 0 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 6.- Marca "C" 18 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 7.- Marca "A" 16 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 8.- Marca "C" 15 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 9.- Marca "D" 14 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 10.- Marca "E" 13 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 11.- Marca "A" 12 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 12.- Marca "A" 11 puntos, etc.

En caso de empate, se aplicarán las mismas condiciones de desempate que en el apartado de pilotos.  
Si un piloto participa con más de una marca en el Campeonato, en la Clasificación General Final aparecerá con la marca que más puntos haya obtenido.  
La RFME expedirá un Diploma acreditativo de los Títulos obtenidos a las Marcas vencedoras.

### **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 Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado), acompañando a cada reclamación un depósito de 300 €, 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 800 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 600 € para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 300 € para las 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.

En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Jurado, el total del depósito será devuelta al reclamante.

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o tras la decisión del Jurado subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por este, la pieza se identificara mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por este.

En caso de reclamación técnica o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Jurado la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en que la pieza en litigio deba ser precintada). En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder presentar recurso de apelación, en cuyo caso se deberá entregar un depósito de 800€ y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la RFME, el escrito de recurso correspondiente.

La/s pieza/s motivo de litigio será/n precintada/s según lo expresado anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

#### Reclamación sobre carburantes

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1300 € efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).

Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar los gastos de todos los controles efectuados.

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 1000 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

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

Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes.

#### **06.47.1 RECURSO DE APELACION**

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la RFME en su artículo 119, todo concursante, piloto o pasajero, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por los Comisarios Deportivos, ante el Comité de Disciplina de la RFME.

Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un depósito de 800 €.

El derecho de recurso expira a los quince días, plazos postales comprendidos, después de la fecha de comunicación de la resolución. En el caso de recursos de apelación sobre temas técnicos el plazo y forma de presentar el recurso será el expresado en el artículo anterior.