



REAL FEDERACIÓN MOTOCICLISTA ESPAÑOLA

PROTOCOLO - 2023



El/La cómo Organizador/a de la prueba denominada , que se celebrará el/los día/as de de 2.023, en la localidad de , , provincia de , se compromete a aceptar y a realizar lo reflejado en el Protocolo de Organizadores.

Fdo.

Enviar copia firmada y sellada a la RFME.

INDICE

1	Trámites	
1.1	Petición de permisos.....	
1.2	Entrega de documentación a la Federación	
1.3	Decisión de la federación.....	
1.4	Entorno Natural y Vías Públicas	
2	Organización del evento	
2.1	Emplazamiento de salida	
2.2	Punto de salida	
2.2.1	Sala de Jurado	
2.2.2	Secretaría y Verificaciones Administrativas.	
2.3	Paddock	
2.3.1	Paddock/Boxes.....	
2.3.2	Parque Cerrado.....	
2.4	Cronometraje	
2.4.1	Zona de cronometraje	
2.4.2	Publicaciones	
2.5	Verificación Técnica.....	
2.6	Controles Horarios.	
2.6.1	Controles de Paso.....	
2.7	Recorrido, Pruebas especiales y Zona de Asistencia.	
2.7.1	Recorrido	
2.7.2	Pruebas Especiales.....	
2.7.3	Prueba Especial Extrema.....	
2.7.4	Tramo Cronometrado	
2.8	Asistencia sanitaria	
2.9	Accesos.....	
3	Documentación de la prueba	
3.1	Dossier oficial.....	
3.2	Dossier de prensa	
4	Ceremonia de Premios	
4.1	Protocolo	
4.2	Localización	
5	Horario tipo	
5.1	Horario pruebas Un día.....	
5.2	Horario pruebas Dos días	
6	Calendario	
6.1	Campeonato de España de Enduro 2023	
7	Leyenda	
8	Contacto	
9	Comisión de Enduro	
10	Vehículos de los Oficiales	
11	Ceremonia de Premios	
12	Cartel	

1. TRÁMITES

1.1 PETICIÓN DE PERMISOS

Para realizar una carrera de enduro, el primer paso para el Moto Club organizador, después de planificar cómo será la prueba, fecha, horario... es pedir el permiso a las entidades pertinentes. El principal permiso es el del Ayuntamiento de la localidad/es y dependiendo de dónde se realice la prueba, también pueden ser necesarios los permisos de medioambiente, la entidad aseguradora y el propietario del terreno o circuito.

Cada ayuntamiento o localidad se rige por unos estatutos para pedir los permisos pertinentes por lo que se debe realizar con antelación para que no haya ningún problema.

Estos son algunos de los pasos que deben seguir para pedir los permisos a los organismos pertinentes.

QUIEN PUEDE SOLICITARLO:

Si se trata de persona física, copia cotejada del DNI. Si se trata de persona jurídica, copia cotejada de la escritura pública de constitución y CIF. Si actúa por representación documentación acreditativa de la representación (aportará original y copia para su cotejo).

PASOS A SEGUIR:

Deberá presentarse preferentemente ante el registro del Ayuntamiento donde se quiere realizar la prueba aunque también se puede entregar ante cualquier órgano administrativo que pertenezca a la Administración General del Estado, a la de cualquier administración de las Comunidades Autónomas, o a la de alguna de las entidades que forman la Administración Local si, en este último caso, se hubiera suscrito el oportuno convenio, así como en las representaciones diplomáticas u oficinas consulares de España en el extranjero.

DOCUMENTACIÓN NECESARIA:

La instancia normalizada acompañada de la siguiente documentación:

1. Si se trata de persona física, copia cotejada del DNI y si se trata de persona jurídica, copia cotejada de la escritura pública de constitución y CIF. Si actúa por representación documentación acreditativa de la representación (aportará original y copia para su cotejo).
2. Permiso de la organización expedido por la RFME o la federación Autonómica correspondiente, cuando así lo exija la legislación deportiva.
3. Memoria de la prueba en la que se hará constar:
 - A. Nombre de la actividad y, en su caso, número cronológico de la edición.
 - B. Reglamento de la prueba.
 - C. Croquis preciso del recorrido, fecha de celebración, itinerario, perfil, horario probable de paso por los distintos puntos determinantes del recorrido y promedio previsto tanto de la cabeza de la prueba.
 - D. Identificación de los responsables de la organización y, concretamente del director ejecutivo, y del responsable de seguridad vial, que dirigirá la actividad del personal auxiliar habilitado.
 - E. Número aproximado de participantes previstos. (deportistas, mecánicos o acompañantes)

- F. Proposición de medidas de señalización de la prueba y del resto de los dispositivos de seguridad previstos en los posibles lugares peligrosos, así como la función de deba desempeñar el personal auxiliar habilitado, todo ello mediante informe detallado que será comunicado en su momento por el responsable de la seguridad de la prueba o las fuerzas del orden al personal responsable de la vigilancia de estos puntos conflictivos
- G. Justificante de la contratación de los seguros de responsabilidad civil y de accidentes exclusivamente facilitados por la RFME.
- H. Dossier de prensa.

Observaciones:

La Administración remitirá copia de la documentación presentada a la policía local de la localidad/des. Igualmente, si la prueba se desarrollara por vías de las que son titulares otras administraciones (Diputación, Dirección General de Costas, Consellería de Infraestructuras y Transportes, etc.), se solicitará autorización a dichas administraciones para que emitan el correspondiente informe.

1.2 ENTREGA DE DOCUMENTACIÓN A LA FEDERACIÓN

Los organizadores, al menos un mes antes de la celebración de la prueba, enviarán a la RFME para el traslado a los inspectores de recorrido, un Track en formato GPX que incluya la situación del Paddock, Controles Horarios, Controles de Paso, Especiales, etc. este Track no se podrá modificar.

En caso de cambio por causa de fuerza mayor, el organizador deberá enviar lo antes posible, un nuevo Track actualizado a la RFME.

Los organizadores, con suficiente antelación enviarán a la RFME para el traslado a los inspectores de recorrido el listado de personas con sus números de teléfono, que estarán presentes en los Controles Horarios.

Una vez que los permisos están en disposición del club, éste debe remitírselos a la federación de motociclismo con una antelación mínima de 15 días de la fecha de la prueba. Además de los permisos se debe entregar toda la cartelería con los logotipos oficiales e imágenes corporativas que están utilizando para la promoción del evento deportivo.

Se debe entregar toda la información relativa a la prueba con las características técnicas y específicas para la carrera. Ver punto 2, organización.

1.3 DECISIÓN DE LA FEDERACIÓN

A la mayor brevedad posible, si la documentación entregada por el club a la federación y todos los permisos están en orden, la federación aceptará la prueba y se podrá realizar con total normalidad.

1.4 ENTORNO NATURAL Y VÍAS PÚBLICAS

Con el fin de preservar el entorno natural donde se ha celebrado la prueba y acorde con el ejemplo de responsabilidad que para el colectivo motociclista deben ser en todo

momento las pruebas de Campeonatos o Copas de España, el Organizador deberá retirar toda la señalización de la prueba una vez finalizada ésta.

El Organizador es responsable de la obtención de todos los permisos necesarios para la prueba, de la correcta aplicación de las normas genéricas o específicas que indiquen las Autoridades, así como de la correcta señalización de la prueba.

El Organizador es responsable de comunicar a la Autoridad competente el trazado de la prueba y en particular de las partes del recorrido que discurran por vías públicas.

El Organizador debe solicitar y obtener el cierre y el debido control de esas vías públicas con el fin de evitar que estén abiertas al tráfico o sin control o no señalizadas como cerradas, durante el transcurso de la prueba.

2. ORGANIZACIÓN DEL EVENTO

2.1 EMPLAZAMIENTO DE SALIDA

Se pondrá especial interés en que el lugar del punto de salida sea suficientemente atractivo como merece una prueba de ámbito nacional siendo recomendable la utilización de jardines o plazas públicas.

La línea de 20 metros deberá ser vallada (valla baja) y el 50% del espacio queda reservado para publicidad de la RFME.

Esta área debería de tener acceso para vehículos de gran tonelaje al igual que espacio suficiente para la maniobrabilidad de los mismos, así como entrada y salida independiente para los pilotos y el público asistente.

En un radio de 40km desde el punto de salida deberá de disponer de al menos 600 plazas hoteleras (categoría mínima de 2 estrellas), camping o área de acampada libre para albergar tanto a participantes como acompañantes, mecánicos y prensa.



El punto de salida deberá contar con el visto bueno del delegado de la especialidad tras una inspección realizada por lo menos un mes antes del evento.



2.2. PUNTO DE SALIDA

En el punto de salida debe haber las siguientes instalaciones que deberán ser utilizables a partir del sábado a las 09:00 y estará limitado el acceso al personal necesario:

2.2.1 SALA DE JURADO

El club organizador dispondrá de una sala con un espacio mínimo de 20 metros cuadrados con mesas y sillas como mínimo para 8 personas, y suficientemente aislada para poder trabajar sin ruidos externos, con dos puntos de corriente, una toma de conexión de internet, ordenador y impresora.



2.2.2 SECRETARÍA Y VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

El recinto debe ser atendido al menos además de por el secretario de carrera, por tres personas de la organización.

Esta debe de disponer de un espacio de al menos 50 metros cuadrados con mostrador suficiente para poder atender tres filas diferentes bien delimitadas y señalización especificando su uso:

- 1ª Pilotos Enduro 1, Enduro 2, Enduro 3 y Femenino.
- 2ª Pilotos Junior OPEN y Trofeo Nacional Junior.
- 3ª Pilotos Sénior B, Sénior C y Máster.

La oficina dispondrá de múltiples puntos de luz, así como conexión ADSL operativa y una fotocopidora.

Esta oficina estará en pleno funcionamiento a las 9:00 de la mañana 24 horas antes de la competición.

2.3 PADDOCK

2.3.1 PADDOCK/BOXES

El Paddock es la zona específica de trabajo donde se ubican las principales competencias de carrera, así como los boxes de trabajo, carpas de venta de material mecánico o merchandising y servicios mínimos de avituallamiento por lo que es de primordial preferencia que esté dispuesta en una zona hábil para el acceso tanto de los vehículos de trabajo como público asistente.

Este deberá estar a una distancia máxima de 1km de la oficina de carrera para llegar a ella debe haber una señalización clara de tránsito entre las mismas. Es recomendable que este lo más próximo a la zona de Parque Cerrado. (ver apartado de señalética)

Para tal localización se debe de destinar un mínimo de 10.000 m², es obligatorio que su superficie esté totalmente asfaltada.

La Comisión de Enduro, a la hora de valorar las solicitudes para la concesión de pruebas, priorizará que el Paddock esté totalmente asfaltado.

Esta superficie debe estar debidamente delimitada con valla o cerramiento similar para canalizar el acceso. Es recomendable buscar algún emplazamiento como parking público o privado de carácter diáfano y de cielo abierto, con acceso para vehículos de gran tonelaje.

El Paddock debe contar con control de seguridad en su puerta de entrada.

Toda la superficie del Paddock debe estar vigilada y se reforzará la seguridad nocturna.

El Paddock debe disponer de unos servicios mínimos de habitabilidad las 24h del día y en plenas condiciones de higiene para su uso. Estos deben de contar como mínimo de:

- 5 duchas con agua caliente.
- 5 lavabos con espejo.
- 10 inodoros, provistos de papel higiénico suficiente para toda la prueba.



La zona de Paddock dispondrá de iluminación general y como mínimo debe de alumbrar los viales de paso y zonas comunes, así como de la entrada y salida del mismo. Es recomendable que en esta zona esté conectada con la megafonía habilitada para la zona de parque cerrado, así como la de retransmisión de la prueba.

El organizador tiene que prever:

- Suministro de electricidad estable y de fuerza suficiente para abastecer todas las instalaciones, distribuido al menos en cinco cuadros diferenciales para poder detectar posibles averías, que deben tener una potencia mínima de 2.000W cada uno, con cajas de enchufes eléctricos para camiones y motorhomes de 220V cada una. Además, también debe tener un generador de emergencia y combustible para el mismo.
- Varios puntos de tomas de agua.
- Varios puntos de desagüe.
- Un bidón para la recogida de aceite usado y un bidón para líquido refrigerante.
- Papeleras.
- Zona de lavado para las motocicletas.

Todos estos elementos deben estar distribuidos por el Paddock de manera accesible a todos los participantes. Estas cantidades son mínimas por cada 100 participantes.

El Paddock debe estar utilizable (con todos sus servicios en funcionamiento):

Pruebas dos días: jueves a las 09:00 h.

Pruebas un día: viernes a las 09:00 h.



2.3.2 PARQUE CERRADO

El parque cerrado es el lugar destinado al almacenamiento de las motocicletas durante la prueba una vez hayan pasado las verificaciones administrativas y técnicas pertinentes.

Se instalará cerca del Paddock, de manera que el Paddock sea el Control Horario final de cada vuelta y final de carrera.

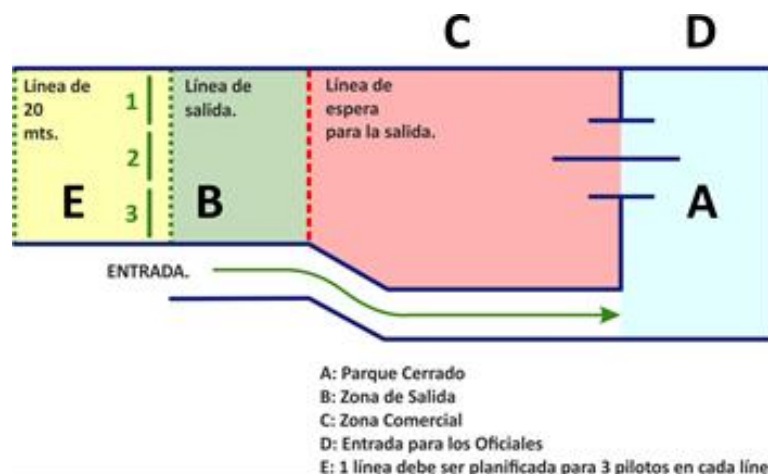
El espacio destinado para el Parque Cerrado será de un mínimo de superficie de 600m² donde se distribuirá el espacio para albergar las motocicletas de forma ordenada y con espacio suficiente para su maniobrabilidad. Este debe de estar conformado por una valla alta (min. 1,80m) y de unión fija/desmontable. Este tipo de valla debe de ser de amplia visibilidad desde el exterior, no se puede poner publicidad con una altura superior a 0,9m.

El organizador es el único responsable de las motocicletas cuando estén en el Parque Cerrado.



Contiguo al Parque Cerrado se instalará la Zona de Espera con una superficie mínima de 300m² y la Zona de Salida de un mínimo de superficie de 100m². Las vallas de una altura mínima de 1 metro deberán delimitar al menos hasta la línea de 20 metros.

PLANO DE LA ORGANIZACIÓN DEL PARQUE CERRADO Y LA ZONA DE SALIDA



Es muy importante que exista un Jefe de Parque Cerrado que coordine la entrada y salida de motocicletas durante todo el evento. Las motocicletas que entren a Parque Cerrado lo harán siempre con su pata de cabra o dispositivo con la cual ha sido homologada al efecto



La RFME facilitará un recibo tipo para la retirada de las motocicletas del Parque Cerrado.

En los alrededores al Parque Cerrado debe de montarse megafonía para los avisos de entrada a Parque Cerrado, con una potencia mínima de 500W en trompeta. (RFME)

La Zona de Espera y el Parque Cerrado han de estar completamente montados el sábado a las 09:00 horas.

La hora de retirada de las motocicletas del parque cerrado después de la competición es con un mínimo de 30 minutos desde la entrada del último participante de su categoría y una hora después de esta.

El Organizador de cada carrera entregará una pulsera a cada piloto, será imprescindible que estos muestren la pulsera para retirar las motocicletas del parque cerrado.



El organizador se asegurará que acceso al Parque Cerrado esté restringido al personal detallado en los artículos 06.16.3 de las Reglas de Competición de Enduro.

Esta zona deberá estar vigilada por seguridad privada o pública durante el siguiente horario.

- Sábado: Desde el final de las Verificaciones Técnicas hasta las 23:59
- Domingo: Desde las 00:00 hasta la salida del último participante.
- Desde la llegada del primer participante hasta el fin de la Entrega de Premios.

2.4 CRONOMETRAJE

El equipo de cronometraje será designado por la RFME o en su caso por el Organizador.

Habrà un número máximo de tres Controles Horarios y un Control Pre-Finish.

2.4.1 ZONA DE CRONOMETRAJE

La organización preverá un espacio preferente en el Paddock de 18m de largo por 6m de ancho para la instalación del mismo. Este debe de contar con al menos 2 tomas de luz independiente a la red general. Al igual que debe de facilitar una línea telefónica/ADSL estable y de acceso independiente, con un cable RJ45 hasta la ubicación del Camión, que esté conectado a un ruter de línea ADSL, con puerto abierto (sin necesidad de poner ninguna IP).

El organizador deberá facilitar al equipo de cronometraje lo siguiente:

- Una persona para las salidas de cada una de las especialidades con un cubo lleno de agua y una esponja para limpiar el número.
- Una persona que acompañe a los cronometradores a las especiales en línea.
- En el caso de que exista una especial en línea el organizador aportará un vehículo de transporte con conductor de al menos 5 plazas con facilidad la conexión a la toma de batería (a través del mechero) para instalar el equipo de cronometraje en su interior.
- Una persona de control que evite que el público cruce la célula fotoeléctrica.
- Deberá de responsabilizarse de asegurar que las hojas de tomas de tiempo en los Controles Horarios y de paso lleguen a la base de cronometraje rápidamente una vez finalizada la prueba.
- Para facilitar el montaje de los equipos el organizador facilitará a Cronometraje 20 estacas en cada prueba especial.

2.4.2 PUBLICACIONES/TABLON DE ANUNCIOS

El organizador preverá un muro de publicaciones de superficie 5m lineales por 1,5m de alto con una altura máxima sobre el suelo de 1,8m. Este estará situado al en la oficina al exterior o interior pero siempre resguardado de las inclemencias del tiempo.



Distribución del tablón:

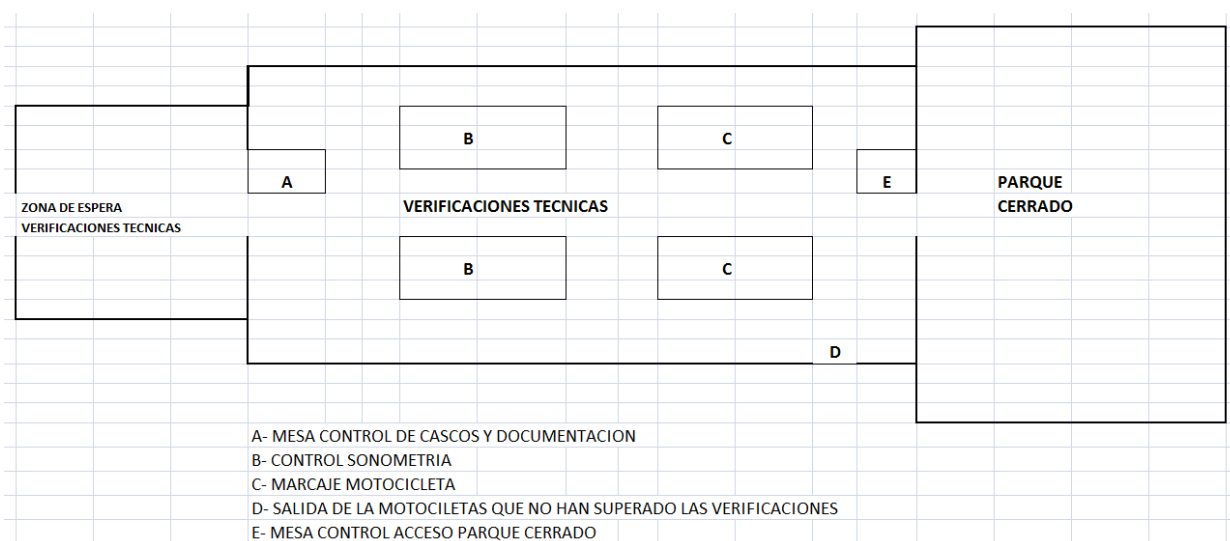
- Espacio para publicación de clasificaciones.
- Espacio para publicación de avisos, novedades o anexos.
- Espacio para informaciones varias:
 - Mapa del recorrido.
 - Mapa especiales
 - Mapa CH
 - Lista de inscritos.
 - Informaciones de interés.
 - Horarios.
 - Señalización oficial (imprescindible)
 - Etc.

2.5 VERIFICACION TECNICA

La verificación técnica previa está destinada a que las motos cumplan con el reglamento establecido por la para la participación en la prueba y de seguridad.

La organización deberá habilitar un recinto cubierto, bien fijo o carpa plegable, de al menos una superficie de 18m² donde se realizará el precintado de las piezas que contempla el artículo 06.13.1 de las Reglas de la Competición de Enduro RFME.

El Comisario Técnico encargado de las mismas será designado por el club organizador o en su defecto por la federación local siempre bajo la supervisión del Comisario Técnico designado por la RFME.



La verificación preliminar se hará en dos carriles diferentes entre sí, cada uno de ellos constará de las siguientes secuencias:

- Sonometría de acuerdo con la Normativa FIM.
- Luces homologadas, luz de stop operativas
- Placas porta dorsal y dorsal, seguridad, guardabarros, placas de matrícula y neumáticos homologados.
- Pintura en las siguientes partes de la moto:
 - Buje delantero.
 - Buje trasero.
 - Cáster Motor.
 - Silenciador tubo de escape.
 - Chasis.

Todas las señales de la pintura deben estar en la parte derecha de la motocicleta, exceptuando el silenciador si está colocado en la parte izquierda.



Una vez finalizada la verificación técnica previa la ficha de verificación la firmará el piloto, que deberá contar las marcas de pintura y seguidamente el Jefe de Comisarios. Una vez hecho esto el oficial encargado dará el permiso de acceso al parque y entregará al piloto una autorización para poder sacar la moto del parque cerrado.



En la autorización constará el nº de la moto y la firma del Comisario Técnico. Esta deberá presentarse al Comisario Técnico de la prueba para poder retirar la moto del parque cerrado.

El personal necesario para las verificaciones técnicas es:

- Control de cascos y documentación. 2 personas
- Sonometría. 2 personas por línea
- Marcaje motocicleta. 2 personas por línea
- Control entrada parque cerrado. 2 personas

Los 20 pilotos prioritarios pasaran la verificación técnica entre las 15:00 h. y 15:45 h. de acuerdo con la lista facilitada por la RFME.

2.6 CONTROLES HORARIOS

Los Controles Horarios con asistencia deberán ubicarse en un espacio de un mínimo de 2.000m².

Deberá prepararse un pasillo vallado de unos 5 metros de largo por 3 de ancho desde la bandera amarilla a la mesa de control, que deberá estar marcado el sábado por la mañana para que los participantes y sus asistencias puedan comprobar el sitio exacto del control. En la mesa del CH, se tendrá que prever un espacio para instalar el equipo de cronometraje.



Junto a una bandera amarilla, se ha ubicará un reloj con la hora oficial. (El cronometraje de la RFME aporta 4 relojes sincronizados vía GPS con la placa del Ch. correspondiente)

Deberá garantizarse que acceso de motocicletas y vehículos de asistencia sea paralelo y nunca el recorrido podrá ir en contra dirección del acceso de la asistencia.

La señalización será según el artículo 06.34 de las Reglas de la Competición de Enduro y las banderas serán de un tamaño mínimo de 60X80cm, siendo necesarias 2 blancas y dos amarillas. Si el C.H. es sin asistencia las banderas blancas tendrán una cruz negra. La blanca situada a 200 metros de la mesa y la amarilla a 20 metros.

Se montará una carpa en los controles horarios, para proteger a los oficiales del control, así como al equipo de cronometraje, de las posibles inclemencias meteorológicas.

No se utilizarán Hojas de Campo para el Control Horario, con la relación de dorsales pre-impresa.

Es preferible que los Controles Horarios, vayan ubicados encima de zona asfaltada o cimentada y el acceso a ellos será siempre por carreteras o pistas asfaltadas o cimentadas.

Los carteles de acceso a los Controles Horarios deberán estar instalados como muy tarde 48 horas antes al inicio de la competición.

El número máximo de Controles Horarios con asistencia serán dos siendo uno obligatoriamente el Paddock más uno a colocar donde el organizador crea conveniente. En el caso de realizar un control horario (con tiempos justos) será importante no atravesar carreteras ni poblaciones, por motivos de seguridad.

2.6.1 CONTROLES DE PASO

Es obligatoria la existencia de controles de paso para un mejor control de la competición. 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.

La organización debe tener carnets de paso para facilitarlos a los pilotos que lo hayan perdido.

Art. 06.38 CONTROL DURANTE EL RECORRIDO

Además de la obligación de hacer marcar su Carnet de Ruta en todos los Controles Horarios, el piloto debe también en todos los Controles de Paso durante el recorrido, hacer marcar la tira de paso. Estos últimos, que no estarán 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

06.32.3

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.

2.7 RECORRIDO, PRUEBAS ESPECIALES Y ZONA DE ASISTENCIA

2.7.1 RECORRIDO

El marcaje del recorrido se realizará con las señales detalladas en el artículo 06.26 de las Reglas de la Competición de Enduro y si la prueba es en una zona de lluvia deberán ser de material plástico.

10 días antes de la celebración de la prueba se deberá señalar los puntos por donde la carrera transcurra por carreteras, indicando la fecha de celebración de la prueba.

Desde el jueves anterior (pruebas de dos días) y desde el viernes (pruebas de un día), dos inspectores de recorrido designados por la RFME estarán presentes, el organizador les facilitará dos motocicletas de enduro, disponibles desde el día de su llegada.

El marcaje del recorrido deberá estar completamente finalizado a las 9:00 de la mañana, 24 horas antes de la competición para realizar la vuelta de inspección.

Después de la vuelta de inspección el Inspector de recorrido (Delegado de la RFME) si fuese necesario indicará a la organización, los puntos que hay que modificar o remarcar.

A las 09:00 horas, 48 horas antes de la competición deberá estar previsto y señalizado el acceso a una zona de entrenamientos (tipo crono) para que los pilotos puedan poner sus motos a punto. Este terreno deberá estar a la misma altura donde transcurra la carrera, a ser posible.

Los desvíos se marcarán con flechas, 3, 2 y 1.

Si hay alternativas en el recorrido estas estarán señalizadas con flechas con un cartel indicando las categorías y señales de confirmación y prohibición de colores distintos. En los desvíos tendrá de haber un C.P.

Los Controles de paso estarán señalizados con una bandera/panel azul de 600x800mm. 200 metros antes del mismo.



2.7.2 PRUEBAS ESPECIALES

El mínimo de pruebas especiales será de 2 por vuelta.

Deberán estar preparadas para su reconocimiento, desde el viernes a las 09:00 h. (pruebas de un día) y desde el jueves a las 09:00 h. (pruebas de dos días) estarán preparadas igual que para la carrera.

Las cronos se marcarán con un color de cinta diferente para cada lado y la estacas será de un mínimo de 5cm por 5cms de sección por 90 cm de alto. Estas deberán de quedar expuestas a una altura mínima de 50cm y a una distancia suficiente para realizar una trayectoria lineal con el menor número de vértices.

El ancho de la vía estará condicionado por la zona donde se realice la especial y siempre respetando un máximo de 10m y un mínimo de 4m de anchura si la zona lo permite.

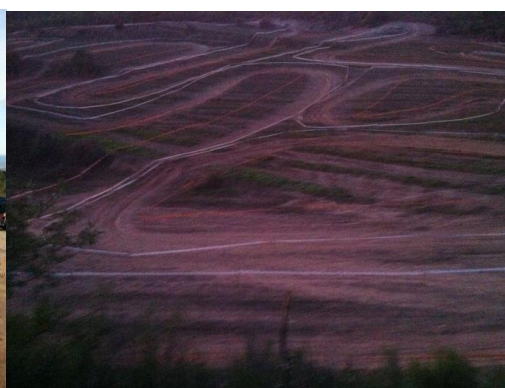
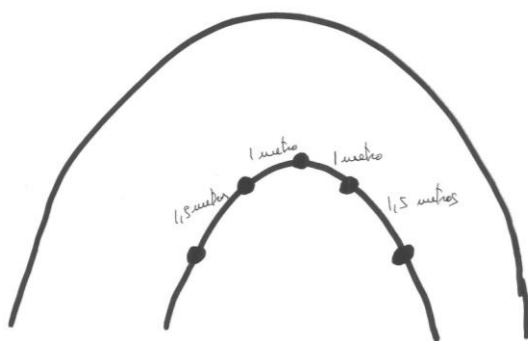


La distancia de seguridad entre carriles será de 5 metros, en función de las condiciones del terreno.

El vértice de las estacas debe estar en el sentido de la competición.

No se pueden usar varillas metálicas.

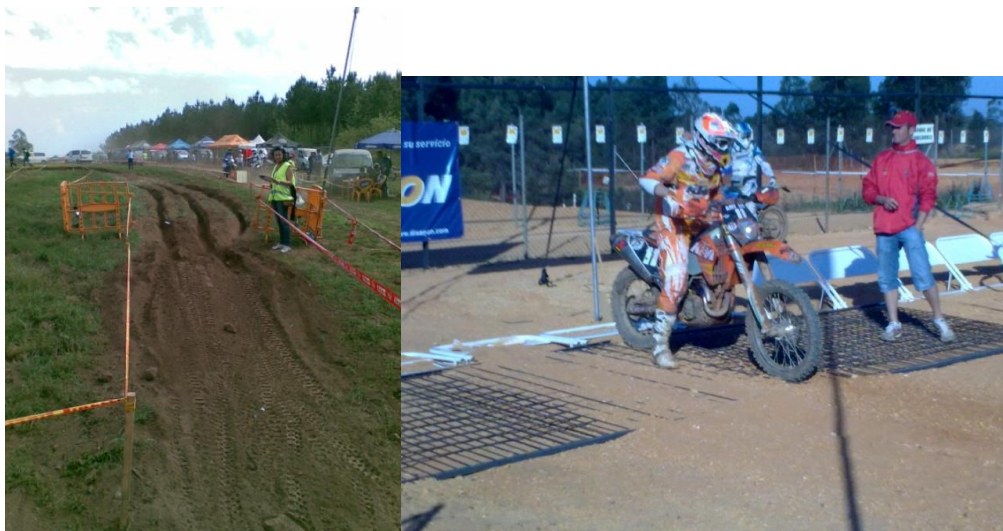
El marcaje en las curvas debe ser de forma que, si un piloto rompe o tira una estaca y la cinta, no quede desmontado el trazado y sigan quedando estacas en la curva.



La distancia del recorrido será de un mínimo de 3 km y un máximo de 7 km, recomendándose que sea de una duración mínima de 5 minutos. En el diseño debemos tener presentes las medidas de seguridad la distancia entre carriles, el nº de miembros de la organización para repararla y controlarla, etc.

Se recomienda que antes de una prueba especial haya un CH, evitando en la medida de lo posible que entre dos CH haya dos pruebas especiales.

En la salida se recomienda la instalación de una reja tipo ferralla para evitar la degradación del terreno cuando los pilotos aceleran iniciando la marcha.



También en la llegada debe haber el cartel de 30 metros, a partir del cual pueden detenerse los pilotos y esa zona estará delimitada con cinta, para evitar que el público y acompañantes puedan estar en esa zona de seguridad del final de especial.



Las especiales deberán estar montadas y señalizando su acceso 48 horas antes de la competición.

Estas zonas se deberán ubicar en lugares de fácil acceso peatonal y cerca de ellas deberán preverse amplias zonas de parking para el público y otra zona de parking para acreditados (asistentes, prensa, org.) con fácil acceso para vehículos tipo turismo. El organizador tendrá prevista una ruta de evacuación para la salida de ambulancia en caso de utilizar el mismo acceso.

Será obligatorio el montaje de megafonía de potencia mínima de 4.000W en caja más 2.000W en trompeta con un speaker en al menos una de las especiales. La zona dispondrá de una cartelería anunciadora totalmente actualizada anunciando el horario de paso aproximado de la lista de participantes. Es recomendable la instalación de servicio de Bar al igual que baños públicos.

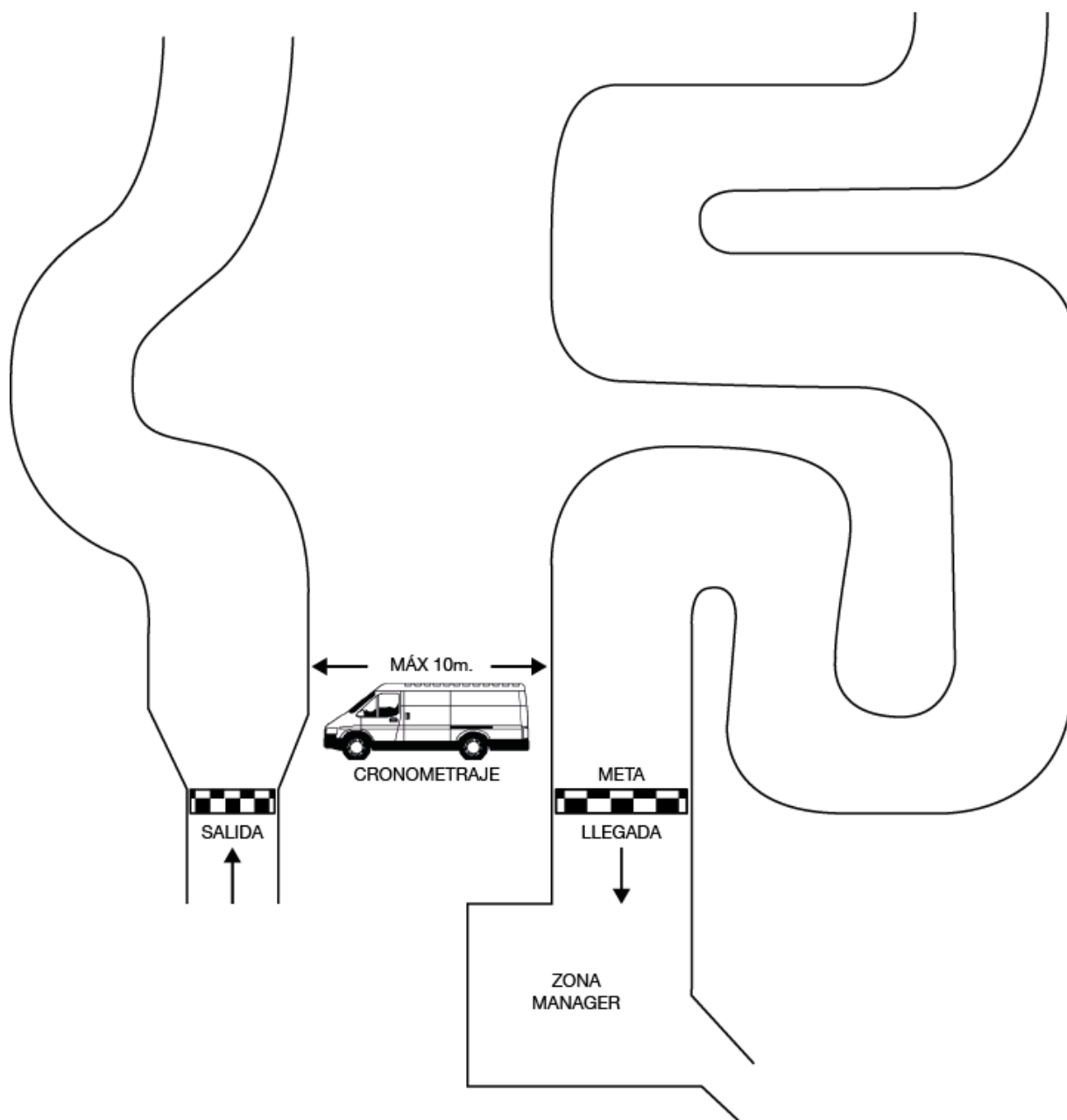
Se recomienda que, en cada Prueba Especial haya al menos once personas así distribuidas:

- 1 Jefe
- 1 Starter
- 9 Comisarios

El Organizador y el Delegado de la RFME deberán realizar las modificaciones de las especiales que consideren oportunas.

2.7.2.1 DETALLE SALIDA TRAZADO

Esquema detalle de la salida y llegada de la crono especial.



Se debe respetar el espacio de 10 metros entre el carril de Salida y el carril de Llegada.

Asimismo, la ubicación del inicio y final de la especial tendrá que estar lo más cercano posible al camino por el que se accede a la misma, para evitar posibles problemas de acceso en caso de lluvia.

Para facilitar el montaje de los equipos el organizador facilitará a Cronometraje 20 estacas en cada prueba especial.

2.7.3 PRUEBA ESPECIAL EXTREMA

Será obligatorio delimitar una zona de seguridad de al menos 3 metros entre todo el recorrido y el público asistente.

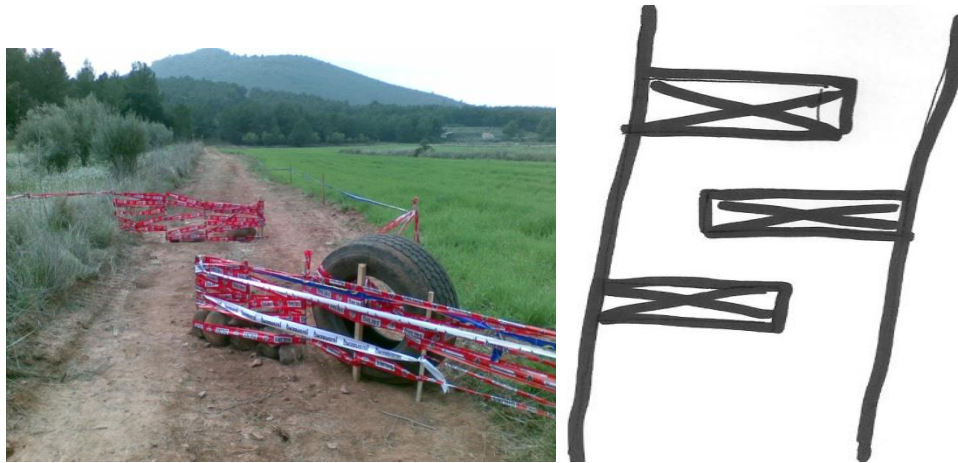
Los obstáculos artificiales o naturales de la extrema que por su dificultad sean propensos a general caídas de los Participantes, serán verificados por el inspector de recorridos de la RFME, y se situarán dentro de la especial de mitad de ella para adelante a ser posible, tendrán una alternativa de paso que penalice en tiempo de forma suficiente al que decida no atacar el obstáculo.



2.7.4 TRAMO CRONOMETRADO

La velocidad media no puede superar los 50 Km/hora. En lugares del recorrido donde se puedan coger altas velocidades o que resulten peligrosas, para aminorar la

velocidad se colocaran chicanes que hagan disminuir la velocidad. Si puede ser saliendo del camino y volviendo a entrar en él, si no montando una chicane artificial.



En el principio del tramo habrá una ambulancia 4X4 con un médico traumatólogo.

En ningún caso será válido un tramo en el que no sea posible acceder a cualquier punto del mismo con un vehículo 4x4.

Si al final del mismo, la distancia hasta el hospital concertado más cercano es superior a los 20 minutos, habrá una UVI en dicho tramo.

2.7.5 ZONA DE ASISTENCIA

Estará diseñada en forma de J, U, L, etc. y compuesta por dos carriles separados mediante vallas metálicas, visibles para el público.

Las lonas de las estructuras de los equipos permanecerán abiertas, de tal forma que también sean visibles para el público.

Los organizadores que no dispongan de espacio suficiente para colocarla en las formas propuestas, tendrán que habilitar un control como zona de refueling, y facilitar el transporte de las petacas metálicas homologadas (aportadas por los pilotos) e informarán con antelación suficiente a los inspectores de recorrido, estos decidirán como deben situar y realizar el control con asistencia.

A la salida de la zona de asistencia situada cerca del Paddock, se realizará una prueba Mini Especial de SúperEnduro, que tendrá una duración de entre 35 segundos y 90 segundos, sólo la harán en cada pasada los pilotos participantes en las categorías Enduro 1, 2, 3, y Junior Open, los pilotos participantes en el resto de categorías no realizarán esta prueba.

2.8 ASISTENCIA SANITARIA

El Equipo Médico en una carrera puntuable para el Campeonato de España de Enduro será, como mínimo, el siguiente:

- Una ambulancia en la base.
- Un médico en cada prueba especial, si es posible traumatólogo.

Los médicos deben utilizar vestimenta blanca con la palabra DOCTOR en rojo y fácil de leer, tanto en la espalda como en la parte frontal y deberán estar comunicados entre sí.

- Tres sanitarios en cada prueba especial.

Estos sanitarios deberán utilizar vestimenta acorde a su función.

- Un equipo de primeras curas en el Parque Cerrado. Si no se habilita una habitación para ello, deberá haber una ambulancia.
- Una ambulancia tipo B (según código médico FIM) para cada crono.
- Una ambulancia 4X4 tipo B (según código médico FIM) para cada tramo.

Los organizadores deben tener prevista una unidad rápida, capaz de atender y resolver posibles emergencias de los pilotos, comunicadas a través del dispositivo de seguimiento.

Un hospital o clínica, cercana al punto de salida, deberá estar avisado de la celebración de la manifestación y del posible traslado de lesionados.

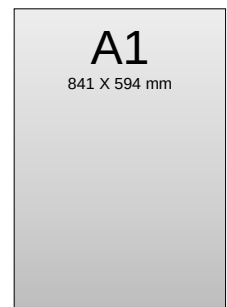
El organizador deberá presentar a la RFME el plan médico, con la disposición de médicos y ambulancias durante la competición. Deberá incluir el procedimiento a realizar en caso de una evacuación y como se sustituyen las ambulancias entre ellas, para que no quede nunca una especial que se esté realizando sin ambulancia, cómo y cuándo se avisan y quien es el coordinador.

2.9 ACCESOS

Todas las zonas de la prueba deben de estar debidamente señalizadas:

- 1.- Desde la salida de las autopistas o carreteras principales al paddock.
- 2.- Desde el paddock a las pruebas especiales.

- Todos los carteles tendrán un formato A1, medidas 841 X 594mm.
- Las señalizaciones serán de un material indeleble al agua.
- Esta señalización deberá estar instalada el viernes, a las 09:00.
- Facilitar coordenadas GPS de la situación de las pruebas especiales.



3. DOCUMENTACION DE LA PRUEBA

3.1 DOSSIER OFICIAL

El martes anterior a la carrera, deberá estar a punto un dossier general con la siguiente documentación:

1. Programa horario.
2. Relación de cargos oficiales.
3. Mapa del recorrido final con CH, CP, CI, Variantes y Pruebas Especiales.
4. Rutómetros.
5. Planes de Evacuación.
6. Explicación de los servicios sanitarios:
 - Nombre y situación de los médicos.
 - Nombre y situación de los sanitarios.

- Situación de las ambulancias.
- Centros sanitarios concertados.
- 7. Copia de las cartas de alerta de centros médicos.
- 8. Esquema de la zona de salida.
- 9. Esquema del tramo con sus servicios.
- 10. Esquema de accesos a los CH.
- 11. Relación de participantes.
- 12. Reglamento Particular aprobado.
- 13. Copia de las autorizaciones:
 - Jefatura de Tráfico.
 - Medio Ambiente.
 - Seguros.
 - Ayuntamientos por donde circule la carrera.
- 14. Esquema de Paddock, con las ubicaciones de la Dirección de Carrera, Briefing, situación de W.C. y duchas, tomas de agua y luz, zona de lavado de motocicletas, puntos de desagües, los bidones de recogida de aceite usado y de líquido refrigerante.
- 15. Programa para el Público, indicado con coordenadas y esquemas de la ubicación de cada una de las especiales indicando donde está situado el parking para ellos, y especificando el horario de paso del grupo de pilotos de las categorías enduro 1. 2, 3. por cada una de estas especiales.

De esta documentación se debe estar en posesión de los oficiales de carrera, mas una copia para todos los participantes, en los que se excluirán los documentos que no afecten al piloto.

Las copias de la documentación deben estar a punto el viernes a las 09:00 h.

3.2 DOSSIER DE PRENSA

El dossier de prensa deberá contener la siguiente información:

- Breve información sobre la ciudad de la carrera.
- Palmarés de la prueba, si lo hubiera.
- Palmarés del club organizador.
- Situación actual del Campeonato de España de Enduro.
- Relación de participantes.
- Información sobre la carrera.
- Características del recorrido.
- Accesos a puntos de interés.
- Horarios de paso.
- Características y accesos a las pruebas especiales.
- Accesos varios (sala de prensa, reparto de premios...)
- Teléfonos de interés.

El dossier deberá estar finalizado el martes anterior a la carrera.

4. CEREMONIA DE PREMIOS

4.1 PROTOCOLO

La entrega de premios en el Campeonato de España de Enduro, será media hora después de la llegada teórica del último participante se hará de forma inmediata a la entrada a parque cerrado (ANEXO CEREMONIA DE PREMIOS).

El resultado de la prueba será facilitado por cronometraje y será de carácter provisional, con los tiempos de las pruebas especiales. Los resultados definitivos serán aprobados por el jurado en la última reunión.

El orden de la ceremonia de entrega de trofeos será el siguiente:

- 1º Senior C 4T
- 2º Senior C 2T
- 3º Senior B 4T
- 4º Senior B 2T
- 5º Máster 45
- 6º Máster 55
- 7º Trofeo Nacional Junior
- 8º Junior 125cc 2T
- 9º Junior Open
- 10º Femenino
- 11º Enduro 1
- 12º Enduro 2
- 13º Enduro 3

El organizador debe de preparar tres trofeos por clase y uno más para el vencedor absoluto. Al igual que entregar botellas de cava, sidra o espumoso a decidir por el organizador. En las clases donde los pilotos que vayan a subir a la entrega de premios sean menores de edad, les entregaremos una botella de bebida gaseosa sin alcohol, (gaseosa, cola...)

5. HORARIO TIPO

5.1 HORARIO PRUEBAS UN DIA

VIERNES	
Apertura Paddock (<i>con todos sus servicios en funcionamiento</i>) y montaje final de prueba	09:00
SABADO	
Verificación administrativa	14:00 - 18:00
Verificación técnica	14:15 - 18:15
Verificación técnica 20 Scratch	15:00 - 15:45
Reunión del Jurado (1ª)	18:00
Briefing	19:00
Reunión Inspectores de Recorrido con Personal de Organización	20:00

DOMINGO	
Hora de salida 1er. participante	09:00
Entrega de trofeos (30 minutos después de entrar el último piloto)	--:--
Reunión del Jurado (a confirmar en la 1ª reunión)	Por confirmar

5.2 HORARIO PRUEBAS DOS DIAS

JUEVES	
Apertura Paddock (<i>con todos sus servicios en funcionamiento</i>) y montaje final de prueba	09:00
VIERNES	
Verificación administrativa	14:00 - 18:00
Verificación técnica	14:15 - 18:15
Verificación técnica 20 Scratch	15:00 - 15:45
Reunión del Jurado (1ª)	18:00
Briefing	19:00
Reunión Inspectores de Recorrido con Personal de Organización	20:00
SABADO	
Hora de salida 1er. participante	09:00
Entrega de trofeos - (cinco primeros Scratch)	17:00
Reunión del Jurado (2ª)	18:00
DOMINGO	
Hora de salida 1er. participante	09:00
Entrega de trofeos (30 minutos después de entrar el último piloto)	--:--
Reunión del Jurado (a confirmar en la 2ª reunión)	Por confirmar

6. CALENDARIO

6.1 CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENDURO 2023

Fechas	Entidad Organizadora	Localidad
18 y 19 de febrero	Movete Na Moto	SANTIAGO DE COMPOSTELA, A Coruña
18 y 19 de marzo	Moto Club Segre	OLIANA, Lleida
6 y 7 de mayo	Movete Na Moto	LALIN, Pontevedra
16 y 17 de septiembre	CSR Clube Sobre Rodas	SILLEDA - O IRIXO, Pontevedra
14 y 15 de octubre	Moto Club la Torre D'Orista	LA TORRE D'ORISTA, Barcelona

7. LEYENDA



Verificaciones Administrativas



Verificaciones Técnicas



Oficina de carrera / Cronometraje



Sala de Jurado



Secretaría



Cafetería



Sala de Prensa



Duchas



Toma Eléctrica



Control Horario Con Servicio



Control Horario Sin Servicio



Prueba Especial



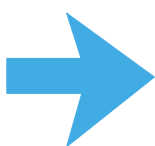
Acceso a Pie



Zona de Entrenamiento



Control Horario



Flecha



Servicios



Contenedor de Basura



Aceite usado



Tomas de Agua



Parking



Punto de Información



Paddock



Especial Extrema

8. CONTACTO

Real Federación Motociclista Española

C/ General Pardiñas, 71-1º

28006 MADRID

Tel. 91 5625342

Fax: 91 5613507

Web: www.rfme.com

e-mail: rfme@rfme.com

Coordinador de Enduro e Inspección de Recorridos

D. Enric FRANCISCO MONTLLEO

Tel: 667519824

e-mail: info@kikupa.com

Inspección de Recorridos

D. Víctor DE LA GUARDIA REQUENA

Secretaría

D. Antonio LLANOS MATA

Tel: 91 5626402

e-mail: enduro@rfme.com

9. COMISION DE ENDURO

D. Juan BLANCO OROZCO

D. Manel VILARO TUBAU

10. VEHICULOS DE LOS OFICIALES

Los organizadores deben reservar un espacio de aparcamiento para los vehículos de los Oficiales, el espacio estará siempre ubicado al lado de la Sala de Jurado, y cada uno de los aparcamientos estará delimitado y señalizado mediante carteles (presidente de jurado, director de carrera, etc.)

11. CEREMONIA DE PREMIOS

CATEGORIA:

3 ^{er} clasificado	
Cargo	
	TROFEO

2 ^o clasificado	
Cargo	
	TROFEO

1 ^{er} clasificado	
Cargo	
	TROFEO

Complementario	
Cargo	
	TROFEO

Una vez concluida la prueba/manga, los tres primeros clasificados se dirigirán inmediatamente a Pódium para proceder a la entrega de trofeos.

Si se ha desarrollado paralelamente una carrera del autonómico primero se entregarán los trofeos del Campeonato de España de Enduro y a continuación el autonómico y el social en caso de existir éste.

El representante de la RFME entregará el premio al primer clasificado.

El cronometraje informará al encargado del protocolo de entrega de trofeos, a la mayor brevedad posible, que pilotos deben acceder al Pódium.

Los organizadores tendrán localizadas y avisadas, con la suficiente antelación, a las personas que entregarán Trofeos. El organizador aportará, debidamente cumplimentado, el impreso del protocolo de entrega de Trofeos, al Speaker.

Toda esta documentación se le hará llegar al Speaker para proceder a la entrega, la cual se hará de la siguiente forma.

- Se llamará a los tres primeros clasificados a la vez, nombrándolos por el siguiente orden: 3^o, 2^o y 1^o.
- Si hay una entrega complementaria (jefe equipo, marca, etc.) lo nombrará a continuación situando en un lateral del pódium.
- Una vez colocados los pilotos en los peldaños correspondientes a su puesto, se nombrará a la persona encargada de hacer la entrega al 3^{er} clasificado, diciendo nombre y cargo que ocupa. Esta persona deberá quedarse junto al pódium en un lateral.
- Igualmente se procederá con el 2^o clasificado. Se nombrará a la persona encargada de hacer la entrega al 2^o clasificado, diciendo nombre y cargo que ocupa. Esta persona, también, deberá quedarse junto al pódium en un lateral.
- Igualmente se procederá con el 1^{er} clasificado. Se nombrará a la persona encargada de hacer la entrega al 1^{er} clasificado, diciendo nombre y cargo que ocupa. Esta persona, también, deberá quedarse junto al pódium en un lateral.

Una vez entregado los trofeos, se procederá a la fotografía de los pilotos con las autoridades, e inmediatamente después los cargos se retirarán.

Finalizada la foto con autoridades, los pilotos se agruparán en el Pódium y se procederá a la foto de los galardonados.

Concluida la sesión de Fotografías, daremos paso a la apertura del cava (si lo hubiere)

Con la finalidad de hacer la entrega de trofeos sin demoras y lo más dinámicamente posible, en PRE-PODIUM (zona anexa a pódium) deberá estar preparada una mesa con los correspondientes trofeos, y el cava (si lo hubiere), colocado en cada uno de los peldaños correspondientes al puesto obtenido, así mismo deberán encontrarse las siguientes personas:

- PILOTOS GALARDONADOS
- CARGOS QUE HARAN LA ENTREGA
- SPEAKER
- AZAFATA/PERSONA QUE OFRECE LOS TROFEOS A LOS CARGOS QUE REALIZARÁN LA ENTREGA

12. CARTEL

El Cartel Oficial, en formato editable, será el facilitado por la RFME.

Es necesario antes de su producción que los Organizadores envíen el arte final por e-mail, para su visto bueno a:

itorrecillas@rfme.com

enduro@rfme.com