



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENDURO

REGLAS DE LA COMPETICION



Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados:
0	13 de enero	Art. 06.18, Art. 10.

1. ENDURO - REGLAS DE LA COMPETICION

GENERALIDADES

- 06.1 [Generalidades.](#)
- 06.2 [Recorrido.](#)
- 06.3 [Publicación del Reglamento Particular.](#)
- 06.4 [Control](#)
- 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 [Cálculo de las penalizaciones en los Controles Horarios.](#)
- 06.36 [Límite de retrasos.](#)
- 06.37 [Solicitudes de tolerancias especiales.](#)
- 06.38 [Control durante el recorrido.](#)
- 06.39 [Pruebas especiales.](#)
- 06.40 [Controles horarios en los Test Especiales.](#)
- 06.41 [Verificación final.](#)
- 06.42 [Lista de penalizaciones.](#)

REGLAMENTACIÓN GENERAL

- 06.43 [Aceptación de las decisiones oficiales.](#)
- 06.44 [Solicitudes de aclaraciones.](#)
- 06.45 [Reclamaciones.](#)
- 06.46 [Multas y fianzas de reclamaciones.](#)
- 06.47 [Composición del Jurado. Interpretación de las Reglas de la Competición.](#)
- 06.47.1 [Jurado. Composición.](#)
- 06.47.2 [El Presidente del Jurado.](#)
- 06.47.3 [El Director de la Competición.](#)
- 06.48 [Publicación de los Resultados.](#)

2. REGLAS DE LA COMPETICION - CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENDURO 2025

- 1. [REGLAMENTO PARTICULAR](#)
- 2. [INSCRIPCIONES](#)
- 3. [LICENCIAS](#)
- 3.1 [VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS](#)
- 3.1.1 [DISPOSITIVO DE SEGUIMIENTO POR GPS - STELLA](#)
- 4. [MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS](#)
- 4.1 [Carburantes. Acorde a las normas RFME/FIM](#)
- 4.2 [Cascos. Acorde a las normas RFME/FIM](#)
- 6. [CARACTERÍSTICAS DE LAS PRUEBAS](#)
- 7. [ENTREGA DE PREMIOS](#)
- 8. [HORARIOS](#)
- 9. [MÍNIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES](#)
- 10. [CAMPEONATO DE PILOTOS](#)
- 11. [CAMPEONATO DE CLUBES Y ESCUDERÍAS](#)
- 12. [CAMPEONATO DE CONSTRUCTORES](#)
- 13. [CEREMONIA DE ENTREGA DE TROFEOS](#)
- 14. [OBLIGACIONES GENERALES](#)
- 15. [INTERPRETACIÓN DE LAS REGLAS DE LA COMPETICION](#)
- 16. [RECLAMACIONES](#)
- 17. [RECURSO DE APELACION](#)

Obligaciones y Condiciones Generales

Todos los pilotos, el personal de los equipos, los oficiales, organizadores, así como todas las personas que por sus atribuciones estén implicadas en la competición del Campeonato de España de Enduro se comprometen, en su nombre y en el nombre de sus representantes y empleados, a respetar todas las disposiciones de:

1. REGLAS DEPORTIVAS
2. REGLAS TÉCNICAS
3. REGLAMENTO DE DISCIPLINA DEPORTIVA

Que son completados y modificados periódicamente.

Todas las personas anteriormente mencionadas pueden ser sancionadas conforme a las disposiciones de las Reglas de la Competición del Campeonato de España de Enduro (denominado en adelante “Reglas de la Competición”)

Estas Reglas de la Competición pueden ser traducidas a otros idiomas, siendo en texto oficial en español el que prevalecerá en caso de conflicto concerniente a su interpretación.

Las referencias al género masculino en estos documentos se hacen únicamente con fines de simplicidad, y se refieren también al género femenino, excepto cuando el contexto lo requiera de otra manera.

Le corresponde al equipo la responsabilidad de asegurarse que todas sus personas vinculadas tienen el compromiso de respetar todas las Reglas de la Competición. La responsabilidad de los pilotos, o de cualquier otra persona que se ocupe de una motocicleta inscrita en la competición, en lo que concierne a respetar las Reglas de la Competición, es conjunta y solidariamente comprometida con la de su equipo.

CODIGO ANTIDOPAJE

Todas las personas participantes deben cumplir en todo momento con la normativa de la Asociación Española de Protección de la Salud en el Deporte y el Código de Antidopaje de la Federación Internacional de Motociclismo, siendo susceptibles de ser sancionadas conforme a sus disposiciones.

06.1 GENERALIDADES

El Enduro es una modalidad del motociclismo que se practica en campo abierto, una velocidad media impuesta, de pericia y resistencia para el piloto, que se desarrollará total o parcialmente por senderos, caminos, cortafuegos, pistas forestales y vías de extracción de madera, trialeras, pistas y/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.

El Campeonato de España de Enduro se rige por el Código Deportivo de la RFME y las disposiciones de las presentes Reglas de la Competición.

Cada prueba podrá tener uno o dos días de competición. Eventualmente con la autorización de la RFME se podrá hacer una SuperTest.

Las competiciones tienen por objetivo probar la fiabilidad de las motocicletas y la habilidad de los pilotos que participan.

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

Los resultados finales han sido aprobados por el Jurado de la Competición.

Todos los plazos para formular reclamaciones han sido cumplidos.

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. El organizador puede crear un recorrido en ocho.

Se recomienda que el tiempo total para un día de competición sea entre 6 y 7 horas basada en el tiempo A, excluyendo los quince minutos del último control horario (pruebas de dos días).

El sentido del recorrido debe ser el mismo los dos días.

06.3 PUBLICACIÓN DEL REGLAMENTO PARTICULAR (R.P.)

El Reglamento Particular debe contener todas las cuestiones descritas en el Formulario Tipo para el Campeonato de España de Enduro y ser remitido con **quince días 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.

06.4 CONTROL (Título IV del Código Deportivo)

Un Jurado velará para que las Reglas Deportivas 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.

La competición estará dirigida por los oficiales que estén en posesión de una licencia RFME válida para esta disciplina.

Todos los oficiales y sus adjuntos están sometidos a la autoridad del Director de Competición, a excepción del JURADO (presidente y miembros con derecho a voto).

La primera reunión del Jurado se realizará el día anterior al inicio de la competición.

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.

Está permitido reconocer las pruebas especiales en bicicleta y en bicicleta eléctrica.

El uso de la bicicleta queda restringido solo a los Pilotos, queda totalmente prohibido su uso por parte de miembros de equipo, acompañantes, etc. Los Pilotos están obligados a llevar casco durante el reconocimiento de las pruebas especiales.

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

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la Zona Privada de la página web de la RFME: www.rfme.com

06.8 LICENCIAS DE LOS PILOTOS

Podrán puntuar y participar en este Campeonato, Copa y Trofeo todos los pilotos, acorde al Art. 3 de las Reglas de la Competición para el año en curso.

El piloto respetará, en todo momento la legislación vigente sobre Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, al Art. 26 del Reglas de la Competición General de Vehículos (permiso de circulación y tarjeta de inspección técnica) y al Art.22 del Real Decreto 7/2001 sobre Seguro de Vehículos a Motor, siendo el único responsable penal y civil de cuantas acciones cometa contra dicha legislación en el transcurso de la competición.

El piloto tendrá que enviar, a través de la Zona Privada de la página web de la RFME, toda la documentación perteneciente al vehículo con el que participará en la prueba (Documentación de tráfico y seguro del vehículo), su permiso de conducción, siendo el piloto el único responsable de cumplir con todas las normas de circulación de tráfico.

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 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
Esta comunicación dará derecho a devolución del importe de la inscripción, siempre que la misma esté debidamente justificada.

CATEGORÍAS 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 Reglas de la Competición 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 faro delantero que lleve instalado la motocicleta debe ser el de serie homologado, y debe estar en claro y perfecto funcionamiento.

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)

06.13.1

Durante las Verificaciones Técnicas, 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. 06.42.3

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.

06.13.2.1

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 nivel sonoro de cada motocicleta será conforme a los Reglamentos Técnicos de la FIM, Anexo "Enduro", antes que el silenciador sea marcado.

Los controles de ruido se realizarán siguiendo el sistema 2 metros Max acorde a los Reglamentos Técnicos de la FIM y el Art. 4 del Reglas de la Competición del Campeonato de España de Enduro.

06.13.4

El piloto firmará la Ficha de Verificación, certificando que los elementos han sido correctamente marcados.

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.

06.13.11

Los pilotos deberán usar las placas de números facilitadas por la RFME las cuales serán entregadas en la verificación administrativa.

En caso de reproducir dichas placas, se deberán respetar las medidas que se indiquen en los correspondientes comunicados publicados en la web de la RFME.

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

Cualquier cambio de motocicleta, marca o categoría puede ser comunicada en la verificación administrativa.

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 permanecerán depositadas en el mismo.

06.16.2

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

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

06.16.3

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

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

06.16.4

En el interior del Parque Cerrado, y bajo pena de exclusión de la Competición, el piloto tiene prohibido: Tocar la motocicleta de cualquier otro piloto.

Tocar su propia motocicleta, salvo para empujarla dentro o fuera de dicho recinto.

Poner el motor en marcha.

06.16.5

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

06.16.6

Las motocicletas no pueden estar cubiertas de ninguna manera en el Parque Cerrado y deben estar situadas al aire libre. Está estrictamente prohibido situar el parque cerrado en áreas cerradas, (garajes o carpas) exceptuando para los enduro de invierno. Si algún organizador solicita el emplazar el parque cerrado en una instalación cubierta, deberá solicitarlo a la RFME al menos 1 mes antes de la celebración del evento. El uso de equipamiento para cerrar los escapes (tapones, cinta) está prohibido en el parque cerrado.

Las motocicletas en el Parque Cerrado deberán estar equipadas con una pata de cabra.

El Organizador de cada carrera entregará una pulsera a cada piloto, y será imprescindible que muestren su pulsera para retirar la motocicleta del Parque Cerrado.

06.16.7

En el Parque Cerrado es obligatorio el uso de una estera medioambiental u otro mecanismo efectivo. 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.

06.17 ZONAS DE SALIDA

Esta zona se compone de:

Parque Cerrado

Zona de Salida

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.

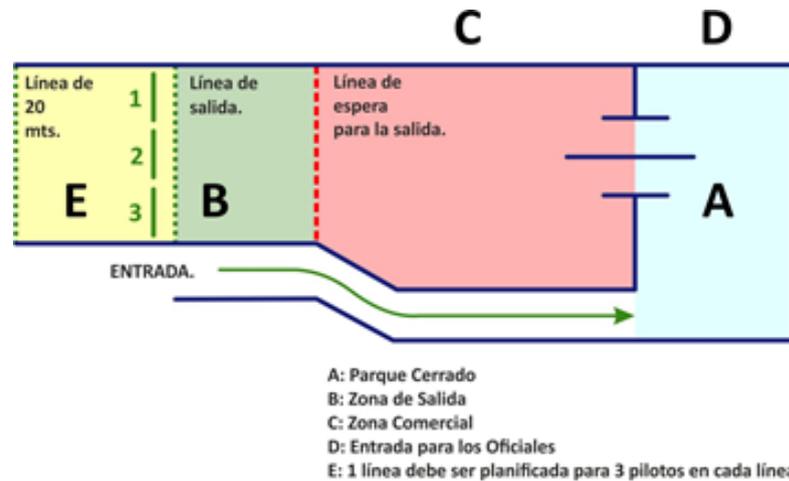
06.17.2

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.

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

**06.17.3**

Las motocicletas de los pilotos permanecerán en el Parque Cerrado, a partir del momento fijado en el horario oficial del evento 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 de la Competición 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 Campeonato de España de Enduro el orden de clases para la salida será el siguiente:

Para la primera carrera del campeonato:

1. Saldrán por orden de clasificación Scratch del año anterior los pilotos de las categorías (Enduro 1, 2, 3, Junior OPEN y Junior 125cc 2T). 2 pilotos por minuto.
2. Los pilotos que no tengan puntos en la clasificación Scratch saldrán por orden de clasificación dentro de su categoría. 2 pilotos por minuto.

En caso de nuevos pilotos sin puntos en la categoría que participan, estos saldrán por orden numérico dentro de su categoría. 2 pilotos por minuto.

Orden de categorías para la primera carrera de los pilotos citados en el punto 2: Enduro 1, Enduro 2, Enduro 3, Junior OPEN y Junior 125cc 2T.

3. Junior Trofeo - Por orden de clasificación del año anterior. 3 pilotos por minuto.
4. Senior B 2T y Senior B 4T - Por orden de clasificación SCRATCH. Saldrán los 15 primeros pilotos por orden de la clasificación Scratch entre estas categorías y por último, el resto de pilotos por número de dorsal de cada categoría, del año anterior. 3 pilotos por minuto.

5. Senior C 2T, Senior C 4T y Máster 45 - Saldrán los 15 primeros pilotos por orden de la clasificación Scratch del Orden de Salida entre estas categorías, y por último, el resto de pilotos por número de dorsal de cada categoría, del año anterior. 3 pilotos por minuto.
6. Máster 50. Por orden numérico. 3 pilotos por minuto.
7. Máster 55. Saldrán los 9 primeros clasificados por orden de clasificación del campeonato del año anterior. En caso de nuevos pilotos sin puntos estos saldrán por orden numérico. 3 pilotos por minuto.
8. Máster 60. Por orden numérico. 3 pilotos por minuto.
9. Femenino. Saldrán las 9 primeras clasificadas por orden de clasificación del campeonato del año anterior. En caso de nuevas pilotos sin puntos, estas saldrán por orden numérico. En esta categoría, el Jurado de la Competición podrá variar el orden de salida tras valorar posibles excepciones (p.ej. diferencia de nivel, etc.). 3 pilotos por minuto.

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

Las inscripciones recibidas fuera de plazo, saldrán con el resto de pilotos por número de dorsal.

Esta norma no se aplicará en las categorías Enduro 1, Enduro 2, Enduro 3, Junior Open y Junior 125 2T.

El orden de salida se realizará una vez finalizada la verificación administrativa.

El Jurado de la Competición podrá variar el intervalo de salida en todas las categorías por aspectos de seguridad o número de pilotos inscritos en cada evento y/o categoría.

Para el resto de carreras del campeonato:

1. Saldrán por orden de clasificación provisional Scratch los pilotos de las categorías (Enduro 1, 2, 3, Junior OPEN y Junior 125cc 2T). 2 pilotos por minuto.
2. Los pilotos que no tengan puntos en la clasificación Scratch saldrán por orden de clasificación dentro de su categoría. 2 pilotos por minuto.

En caso de nuevos pilotos sin puntos en la categoría que participan, estos saldrán por orden numérico dentro de su categoría. 2 pilotos por minuto.

Orden de categorías para la primera carrera de los pilotos citados en el punto 2:

2ª carrera: Enduro 1, Enduro 2, Enduro 3, Junior OPEN y Junior 125cc 2T.

3ª carrera: Enduro 2, Enduro 3, Enduro 1, Junior OPEN y Junior 125cc 2T.

4ª carrera: Enduro 3, Enduro 1, Enduro 2, Junior OPEN y Junior 125cc 2T.

5ª carrera: Enduro 1, Enduro 2, Enduro 3, Junior OPEN y Junior 125cc 2T.

6ª carrera: Enduro 2, Enduro 3, Enduro 1, Junior OPEN y Junior 125cc 2T.

3. Junior Trofeo – Por orden de clasificación provisional. 3 pilotos por minuto.
4. Senior B 2T y Senior B 4T - Por orden de clasificación SCRATCH. Saldrán los 15 primeros pilotos por orden de la clasificación Scratch entre estas categorías y por último, el resto de pilotos por número de dorsal de cada categoría, del año anterior. 3 pilotos por minuto.
5. Senior C 2T, Senior C 4T y Máster 45 - Saldrán los 15 primeros pilotos por orden de la clasificación Scratch del Orden de Salida entre estas categorías, y por último, el resto de pilotos por número de dorsal de cada categoría, del año anterior. 3 pilotos por minuto.
6. Máster 50. Por orden de clasificación provisional. 3 pilotos por minuto.
7. Máster 55. Saldrán los 9 primeros clasificados por orden de clasificación provisional. En caso de nuevos pilotos sin puntos estos saldrán por orden numérico. 3 pilotos por minuto.
8. Máster 60. Por orden de clasificación provisional. 3 pilotos por minuto.
9. Femenino. Saldrán las 9 primeras clasificadas por orden de clasificación provisional del campeonato. En caso de nuevas pilotos sin puntos, estas saldrán por orden numérico. En esta categoría, el Jurado de la Competición podrá variar el orden de salida tras valorar posibles excepciones (p.ej. diferencia de nivel, etc.). 3 pilotos por minuto.

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

Las inscripciones recibidas fuera de plazo, saldrán con el resto de pilotos por número de dorsal.

Esta norma no se aplicará en las categorías Enduro 1, Enduro 2, Enduro 3, Junior Open y Junior 125 2T.

El orden de salida se realizará una vez finalizada la verificación administrativa.

El Jurado de la Competición podrá variar el intervalo de salida en todas las categorías por aspectos de seguridad o número de pilotos inscritos en cada evento y/o categoría.

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.

Normas obligatorias:

Protección de los ojos

- El piloto deberá llevar colocadas las gafas protectoras en el inicio de todas las sesiones. (cada vez que salga a pista).
- Se recomienda el uso del accesorio "Roll Off" en las gafas.

Equipo y vestimenta de protección

La vestimenta mínima obligatoria a emplear por el piloto en todo momento cada vez que éste salga a pista será:

- Botas de cuero o material equivalente de alta resistencia.
- Guantes resistentes.
- Pantalones largos (hasta los tobillos).
- Camiseta de manga larga (con el fin de evitar rasguños, en caso de accidente, los brazos de los pilotos deberán estar enteramente cubiertos por una vestimenta de protección de material apropiado).
- Protector del tórax.

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. Cuando se realice el repostaje en la zona de paddock es obligatorio el uso de una estera medioambiental u otro mecanismo efectivo. 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.

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 y el dispositivo de seguimiento al organizador.

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, alternativas) 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 Reglamento 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)

La RFME facilitará al Club Organizador el seguro de Responsabilidad Civil, según normativa (RD 7/2001). Todos los participantes, (en Vías Públicas) deberán tener en vigor su permiso de conducción y toda la documentación de su motocicleta.

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 50 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.

06.30.4

En los puntos elegidos por el 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.

Siendo el piloto el responsable de la buena conservación del mismo, por lo que habrá de tomar las medidas necesarias para ello.

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 están prohibidas.

Los equipos deben tener extintores para líquidos inflamables, sobre todo en el Paddock y también en las asistencias.

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.

06.35 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

06.36 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.

06.37 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.

06.38 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.

06.39 PRUEBAS ESPECIALES. SUPERTEST-CRONOS-TRAMOS CRONOMETRADOS-EXTREME TEST

06.39.1 SúperTest

Consiste en una prueba especial con obstáculos artificiales, el formato de salida puede adaptarse a las siguientes variantes empleadas en el Mundial de SuperEnduro: Individual, dual o múltiple.

Los organizadores podrán organizar un Super Test (prólogo) el día anterior a la carrera.

La hora de salida será especificada en el horario oficial, así como las categorías del SúperTest.

La duración mínima del SúperTest no será inferior a treinta segundos.

Si se celebra durante condiciones nocturnas, el organizador deberá iluminar el recorrido para el correcto trabajo de los comisarios de pista. Los pilotos podrán instalar luces suplementarias en su casco.

El SúperTest deberá estar completamente preparado 24 horas antes de la celebración.

El SúperTest deberá ser espectacular, pero no peligroso.

Se tomarán como referencia los tiempos de la primera pasada para el orden de salida de carrera del día siguiente.

Si un piloto por problemas mecánicos no puede tomar parte en el test o rompe la motocicleta durante la celebración del mismo, será penalizado con el tiempo del último clasificado de la categoría en la que participe, más 60 segundos.

El piloto tendrá una hora para reparar su motocicleta. Empezará a contar desde su hora teórica de llegada a parque cerrado.

06.39.2 Crono

- El recorrido debe ser marcado en terreno natural y usado solamente para el evento. Los recorridos de motocross están prohibidos. Como máximo se podrán usar desniveles naturales para crear pasos, cruces y saltos.
- La pista debe tener una anchura entre 4 y 8 metros para permitir adelantar.
- La salida y llegada deben estar en el mismo punto. La duración mínima debería ser de 5 minutos.

06.39.3 Tramo Cronometrado

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

- El recorrido debe ser una pista con pasos técnicos. Debe ser trazado evitando excesiva velocidad. Pueden ser marcadas chicanes para reducir velocidad. Los pasos dentro del tramo que puedan tener riesgo para los pilotos deben ser marcados con flechas, señales de peligro y protegidos con balas de paja o protecciones similares.
- 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 controles comunicados por radio situados a lo largo del tramo que garanticen la seguridad de los pilotos.
- 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:
- 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 en el tablón de anuncios o comunicado en el briefing.

06.39.4 Prueba Extrema

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

- Se recomienda que el trazado debe ser seleccionado de tal manera que la velocidad media no supere los 30 km/h
- Habrá un mínimo de 1 control cada 100 metros, comunicado con el jefe de especial.
- La especial podrá ser realizada con materiales artificiales.
- Se recomienda que la especial no supere los 3 minutos
- 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.
- 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.

Las categorías Máster y Femenino no realizarán la prueba extrema.

Para la Scratch de la categoría Senior C se excluirá el tiempo de la prueba extrema para el Orden de Salida.

06.39.5 Recomendaciones Generales

Para todas las pruebas especiales el organizador debe tener identificadas y trazadas todas las posibles alternativas en caso de condiciones meteorológicas que no permita el uso del recorrido originalmente planificado.

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.

Asistencia exterior, exceptuando la dada por los oficiales del organizador identificados por un dorsal, no está autorizada. La penalización por no respetar esta norma, es una penalización de tiempo decidida por el Jurado. (u otra sanción definida en el Reglamento de Disciplina Deportiva Art. 111 y Art. 112)

Está prohibido por los pilotos, asistentes, mecánicos, managers, delegados, etc. (excepto por el organizador por razones de seguridad) modificar el recorrido de una prueba especial cronometrada.

El piloto que se beneficie de la modificación, será penalizado mínimo con un minuto u otra sanción a la discreción del Jurado, añadida al tiempo de la prueba especial. (u otra sanción definida en el Reglamento de Disciplina Deportiva Art. 111 y Art. 112)

Un piloto que involuntariamente abandona el recorrido y no vuelve a entrar por el mismo punto por el cual abandono la prueba especial, podrá ser penalizado por el Jurado con una penalización de tiempo. (u otra sanción definida en el Reglamento de Disciplina Deportiva Art. 111 y Art. 112)

06.39.6

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.

En caso en el que, en una prueba especial, un piloto por razones excepcionales sufra un incidente ajeno al desarrollo normal y sea confirmado por los oficiales de la prueba, el Jurado podrá asignar un tiempo a dicho piloto basado en la información que el dispositivo Stella facilita al Jurado.

En caso que no se puedan obtener datos exactos del dispositivo Stella se podrá:

- La clasificación provisional del piloto en su categoría (sin penalizaciones y sin el tiempo de la especial) a la finalización de la vuelta en el que ha ocurrido el incidente. A continuación, se realizará la media del tiempo entre esa posición en la clasificación de la prueba especial donde ha ocurrido el incidente y el piloto posterior y anterior.

Ejemplo:

El piloto 212 sufre un percance en la vuelta 2, especial 2. (se engancha con un elemento exterior de una especial)

El cronometraje dictamina que el piloto en su categoría está clasificado al final de la vuelta 2 sin contar esa especial y sin penalizaciones de controles horarios en la posición 7.

Se realizará la media de las posiciones 6, 7 y 8 de la clasificación de la prueba especial donde ha ocurrido el incidente. Ese será el tiempo que se le asignará.

06.39.7

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 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.

06.41 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.

06.42 LISTA DE PENALIZACIONES

06.42.2 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 o presentarlo en mal estado:	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
06.39.5 Aprovechar una modificación de una prueba especial	1 minuto

06.39.6 En el caso que el piloto no inicie la salida a la entrada de la especial, 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

06.39.7 Ir acompañados por mochileros y/o recibir algún tipo de ayuda por su parte, durante toda la prueba:

1ª ofensa:	advertencia
2ª ofensa:	20 segundos de penalización
3ª ofensa:	1 minuto de penalización
4ª ofensa:	exclusión de la prueba

06.39.8 La pérdida del dispositivo de seguimiento Stella, conllevará una sanción de: 5 minutos

06.39.9 En pruebas de dos días, los pilotos de las categorías Senior B, Senior C, Máster y Fémicas que acudan a verificar el sábado y no lo hayan indicado en su inscripción: 30 segundos.

U otra sanción definida en el Reglamento de Disciplina Deportiva Art. 111 y Art. 112.

Pruebas especiales	1/100 seg.
06.42.3 Exclusión (a criterio del Jurado se podrá penalizar con tiempo o Exclusión)	
06.13.1 No asistencia al Pódium.	
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 Repostaje 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 repostaje.	
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.
- 06.36 Llegar a un Control Horario más de 30 minutos después de su hora inicial de salida.
- 06.39 No pasar un Control de Paso.
- 06.39.5 Entrenar el recorrido de las pruebas especiales.
- 06.41 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.

U otra sanción definida en el Reglamento de Disciplina Deportiva Art. 111 y Art. 112.

REGLAMENTACIÓN GENERAL

06.43 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.

06.44 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 el Art. 06.45.

06.45 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 motocicletas de 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 identificará 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 Competición. 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 1.300 € 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 1.000 € 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 Reglas de la Competición de Carburantes.

06.45.1 RECURSO DE APELACION

Todo concursante, piloto, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por el Jurado, ante el Comité de Competición 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 dos días, 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.

No se podrá efectuarse ninguna apelación, contra las decisiones del Jurado después de una constatación de hechos, por haber impuesto o no, una sanción.

06.46 MULTAS Y FIANZAS DE LAS RECLAMACIONES

El 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.

06.47 COMPOSICIÓN DEL JURADO. INTERPRETACIÓN DE LAS REGLAS DE LA COMPETICIÓN

La interpretación de las Reglas de la Competición y del Reglamento Particular es competencia del Jurado, quien tiene igualmente el poder de resolver cualquier otra cuestión no prevista en estas Reglas de la Competición.

06.47.1 Jurado. Composición.

En todas las Competiciones, el Jurado debe componerse, 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 organizador.

06.47.2 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.

06.47.3 El Director de la Competición

Es nombrado por el organizador y debe poseer titulación y Licencia de Director de Competición.

06.48 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.

06.48.1

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.

REGLAS DE LA COMPETICION CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENDURO 2025

Campeonato de España de Enduro SCRATCH (Enduro 1, 2, 3, Junior OPEN)
Campeonato de España de Enduro 1
Campeonato de España de Enduro 2
Campeonato de España de Enduro 3
Campeonato de España de Enduro Junior OPEN
Trofeo Nacional de Enduro Junior 125cc 2T
Trofeo Nacional de Enduro Junior
Trofeo Nacional de Enduro Senior B 2T
Trofeo Nacional de Enduro Senior B 4T
Trofeo Nacional de Enduro Senior C 2T
Trofeo Nacional de Enduro Senior C 4T
Trofeo Nacional de Enduro Máster 45
Trofeo Nacional de Enduro Máster 50
Trofeo Nacional de Enduro Máster 55
Trofeo Nacional de Enduro Máster 60
Campeonato de España de Enduro Femenino

El Campeonato/Trofeo 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 2025. 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. REGLAMENTO PARTICULAR

Los Reglamentos Particulares de todas las Competiciones puntuables para este Campeonato deberán ser enviados con **quince días 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.

Todas las excepcionalidades previas al cierre de inscripciones (p.ej. excepciones en orden de salida por diferencia de nivel, etc.) deben reflejarse en el Reglamento Particular de la prueba, y publicarse en la información de carrera en la página web de la RFME.

2. INSCRIPCIONES

Las inscripciones y el pago de los derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la Zona Privada de la página web de la RFME 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.

Cualquier competición puede ser anulada si el número de inscripciones recibidas es insuficiente.

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

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 a 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 puntuar y participar en este Campeonato, Copa y Trofeo los pilotos que estén en posesión de las siguientes Licencias:

- Licencia Homologada
- Lic. Nacional de cualquier Fed. Europea
- Lic. FIM EUROPA (u otra Continental)
- Lic. FIM

Los pilotos de cualquier nacionalidad provistos de licencia FIM, licencia FIM EUROPA (u otra Continental) o licencia nacional de cualquier país europeo afiliado a la FIM EUROPA, deberán obligatoriamente acompañar a ésta, un permiso de salida expedido por su Federación Nacional.

Licencias Homologadas de 1 evento: Durante la temporada, un piloto podrá tramitar hasta un máximo de 2 Licencias Homologadas de 1 evento para poder participar y puntuar en su categoría. A partir de la tercera prueba donde desee participar, deberá tener tramitada la Licencia Homologada anual.

El piloto respetará, en todo momento la legislación vigente sobre Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, al Art. 26 del Reglamento General de Vehículos (permiso de circulación y tarjeta de inspección técnica) y al Art.22 del Real Decreto 7/2001 sobre Seguro de Vehículos a Motor, siendo el único responsable penal y civil de cuantas acciones cometa contra dicha legislación en el transcurso de la competición.

El piloto presentará al realizar su inscripción en la página web de la RFME, toda la documentación perteneciente al vehículo con el que participará en la prueba (Documentación de tráfico y seguro del vehículo), su permiso de conducción, siendo el piloto el único responsable de cumplir con todas las normas de circulación de tráfico.

3.1 VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

Todo piloto deberá presentar en la verificación administrativa la siguiente documentación original.

D.N.I.

Permiso de conducción

Una vez pasada la misma, la empresa responsable de realizar el cronometraje, facilitará un transponder a cada piloto el cual será colocado en el sitio que designe el cronometrador, teniendo que depositar una fianza de 100 €, importe que le será reembolsado a la devolución del mismo. El transponder deberá estar en perfecto estado una vez finalizada la prueba. (Este importe se puede sustituir por un documento acreditativo real)

En caso de pérdida o no devolución por parte del piloto, este está obligado a pagar el importe del mismo valorado en 100 €. El incumplimiento de este pago, será causa de sanción deportiva mediante la apertura de expediente disciplinario.

3.1.1 DISPOSITIVO DE SEGUIMIENTO POR GPS - STELLA - CONTROL

Por seguridad todos los pilotos deberán instalar de manera obligatoria en su motocicleta, en la parte superior del manillar de forma visible y fácil de localizar para los Oficiales, un dispositivo de seguimiento, cuya finalidad ante todo es primar su seguridad y podrá utilizarse, por el Jurado de la Prueba, para comprobar que los pilotos realizan el recorrido marcado por el organizador. (recorrido y pruebas especiales)

Si el Jurado de la Prueba comprueba que un piloto ha recortado el recorrido o en una prueba especial, el piloto podrá ser sancionado con tiempo o la desclasificación de la prueba.

La pérdida del dispositivo de seguimiento Stella, conllevará una sanción de 5 minutos y el pago el mismo.

Se recomienda el uso de teléfono móvil, en caso necesario.

El dispositivo se devolverá una vez finalizada la prueba y deberá estar en perfecto estado.

En caso de la no devolución del dispositivo por parte de algún piloto por descuido, éste deberá enviarlo por transporte urgente en un plazo máximo de 72 horas a la empresa responsable, haciéndose cargo del coste del envío, en caso de incumplir esta norma, la empresa responsable podrá facturarle en concepto de alquiler los gastos derivados del tiempo de retraso en el envío.

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:

Campeonato de España de Enduro SCRATCH
 Campeonato de España de Enduro 1
 Campeonato de España de Enduro 2
 Campeonato de España de Enduro 3
 Campeonato de España de Enduro Junior OPEN
 Trofeo Nacional de Enduro Junior 125cc 2T
 Trofeo Nacional de Enduro Junior
 Trofeo Nacional de Enduro Senior B 2T
 Trofeo Nacional de Enduro Senior B 4T
 Trofeo Nacional de Enduro Senior C 2T
 Trofeo Nacional de Enduro Senior C 4T
 Trofeo Nacional de Enduro Máster 45
 Trofeo Nacional de Enduro Máster 50
 Trofeo Nacional de Enduro Máster 55
 Trofeo Nacional de Enduro Máster 60
 Campeonato de España de Enduro Femenino

Clase	Tipo motor	Cilindrada	Edades
Enduro 1	2T	Hasta 125 cc.	A partir de 16 años
	2T	Hasta 250 cc.	A partir de 16 años
	4T	Hasta 250 cc	A partir de 18 años
Enduro 2	2T	Sup. 175 cc. Hasta 250 cc.	A partir de 18 años
	4T	350 cc.	
	4T	Sup. 250 cc. Hasta 450 cc	
	4T	450 cc.	
Enduro 3	2T	Sup. 250 cc.	A partir de 18 años
	2T	300 cc.	
	4T	Sup. 450 cc.	
	4T	500 cc.	
Junior OPEN	2 T	Open	A partir de 16 años hasta los 22 y que cumplan 23 durante el presente año
	4 T		
125 cc. 2T	2 T	Hasta 125 cc.	A partir de 16 años hasta los 20 y que cumplan 21 durante el presente año
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.	
Senior B2T		Motocicletas de 2T	A partir de 21 años
Senior B4T		Motocicletas de 4T	A partir de 21 años
Senior C2T		Motocicletas de 2T	A partir de 35 años
Senior C4T		Motocicletas de 4T	A partir de 35 años

Clase	Tipo motor	Cilindrada	Edades
Máster 45		Motocicletas de 2T y 4T	A partir de 45 años
Máster 50		Motocicletas de 2T y 4T	A partir de 50 años
Máster 55		Motocicletas de 2T y 4T	A partir de 55 años
Máster 60		Motocicletas de 2T y 4T	A partir de 60 años
Femenino		Motocicletas de 2T y 4T	A partir de 16 años

Verificación técnica de las motocicletas

Serán verificados rigurosamente los elementos siguientes:

- * Números reglamentarios. Si el piloto lleva un número en su vestimenta, este deberá ser el mismo que su número de dorsal.
- * 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 Reglas de la Competición Técnicas 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

Para los eventos RFME se podrán utilizar Sonómetros clase 1 ó 2 (Tipo1 o Tipo2)

Activar la opción A.

Activar la opción Rápida (Fast)

Seleccionar la gama Hi 80 – 130 dB/A

Calibrado a 93,5 dB/A o a 113,5 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 función "MAX-MIN" – ajustada en MAX.

Montaje 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.

Se debe asegurar que no haya ningún obstáculo en un radio de 10 metros alrededor del micrófono al elegir el lugar y posicionamiento 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.

En situaciones de viento moderado, se debe colocar la motocicleta en contra de la dirección del viento.

El ruido ambiente deberá ser inferior 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 sobre un pequeño soporte fijado al suelo.

Atención - Proteja sus oídos - Utilice protecciones para los oídos.

La medida se efectúa con la motocicleta apoyada sobre sus ruedas, con el motor en caliente.

El comisario técnico se colocará al lado de la motocicleta, en el lado opuesto al micrófono para no hacer de pantalla entre la motocicleta y el micrófono. El piloto o mecánico situado en la parte izquierda de la motocicleta deberá accionar el embrague.

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).

El comisario técnico girará el acelerador completamente, tan rápido como sea posible (inmediatamente, alrededor de 0,3 segundos). Llevará al motor al máximo de revoluciones durante al menos 1 segundo.

Para concluir, soltará el puño del acelerador lo más rápido posible.

Si el resultado excede el límite, incluyendo las post-combustiones, el comisario deberá repetir el control un máximo de dos veces.

Para motocicletas equipadas con limitador de rpm, el acelerador se abrirá –lo más rápido posible, en menos de 0,3 segundos- y permanecerá abierto hasta que haya pasado al menos 1 segundo de haber alcanzado, de forma audible, el límite del motor.

Para motocicletas no equipadas con limitador de rpm, el acelerador se abrirá durante menos de 2 segundos y hasta que el motor llegue a su sobrerregimen de forma audible.

Si el motor empieza a petardear, cerrar ligeramente el acelerador y reábralo otra vez.

Si hay detonaciones, la medición debe comenzar de nuevo.

Los datos obtenidos en el test, han de redondearse hacia abajo. (Ejemplo: 113,9 dB/A → 113 dB/A)

Para el test de ruido, únicamente el comisario debe manejar el acelerador. Debe abrir el acelerador él mismo, en aras de minimizar la influencia de otro sujeto (ayuda tener el micrófono equipado con un cable extensor hacia el sonómetro)

La medición - Registro del nivel sonoro.

Cuando la medición sea considerada aceptable, anote el resultado, después resetee el sonómetro pulsando en MAX – MIN hasta que el valor previo desaparezca.

Presione otra vez el MAX – MIN para rearmar el sonómetro.

Ahora ya tiene preparado el sonómetro.

Es ahora cuando el sonómetro está preparado para la siguiente medición.

Cualquier intento del participante de evitar que su motor llegue al régimen máximo de rpm posible, será considerado una infracción del Reglas de la Competición.

Incluso después de haber pasado el test de ruido, si existiera alguna duda, debe ser realizado de nuevo el test de ruido.

Un motor claramente poco revolucionado es fácilmente detectable al oído. En caso de duda, compruebe el valor de las rpm con un tacómetro.

Los niveles máximos de ruidos son los siguientes:

Verificación Inicial:

114 dB/A (112 db/A +2 dB/A de tolerancia por la precisión del método)

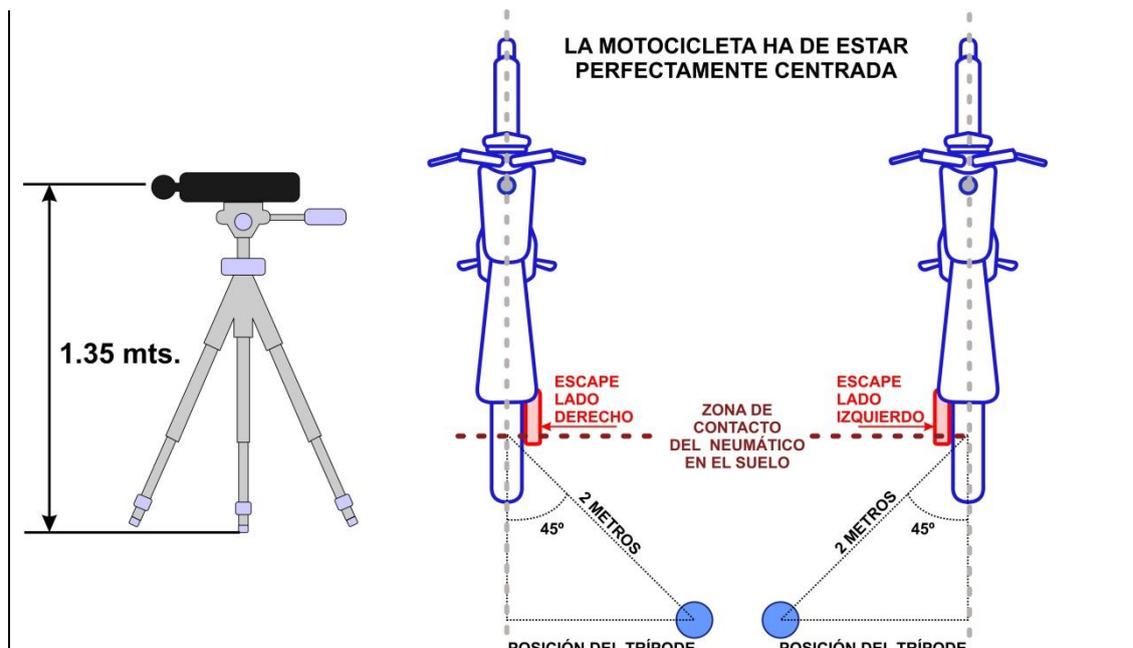
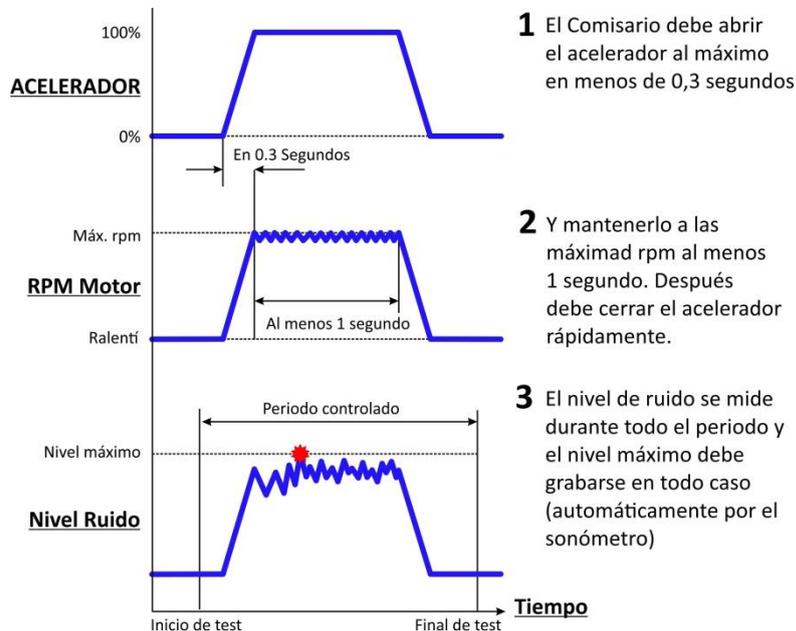
Después del evento:

115 dB/A (114 db/A +1 dB/A de tolerancia por la degradación del silencioso)

Correcciones por temperatura ambiente: Ninguna

Para el test de ruido inicial en la inspección técnica, el piloto (o su mecánico) deben presentar un único escape de recambio por motocicleta.

Otros escapes de recambio pueden ser presentados después que todos los participantes hayan presentado sus motocicletas, o durante los días posteriores del evento.



4.1 Carburantes. Acorde a las normas RFME/FIM

4.2 Cascos. Acorde a las normas RFME/FIM

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.

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 participantes en el RFME Trofeo Nacional de Enduro Junior 125cc 2T, se les aplicará el mismo recorrido y promedio que a los pilotos participantes en Junior Open.

A los pilotos "Senior B" se les aplicará el mismo recorrido y promedio que a los de "Trofeo Júnior". Las categorías "Senior C", Máster y Femenino realizarán el mismo recorrido y promedio, que 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

Los Horarios de 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/Trofeos tengan validez, deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad 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. 06.6 de las Reglas 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.

En caso de ex aequo con el mismo número de puntos, las posiciones finales se decidirán sobre la base de los mejores resultados en las carreras en los que los pilotos hayan obtenido puntuación (número de primeros puestos, número de segundos puestos, etc.). En el caso de subsistir el ex aequo se tendrá en cuenta la mejor posición del último resultado.

Para que cualquier categoría tenga validez, a efectos de la Clasificación General, deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad de las competiciones puntuables convocadas. (no se tendrán en cuenta los días del SuperTest)

A efectos de la Clasificación General, para que una categoría tenga validez en un evento y se otorguen los puntos determinados, un mínimo de 4 pilotos deberá tomar la salida en el inicio del evento en esa categoría, exceptuando la categoría de Fémimas. Si no se llega a ese mínimo, no se otorgará ningún punto en ese evento para esa categoría.

En el caso de que, en una categoría, no se llegue al mínimo de pilotos participantes en las dos primeras pruebas del Campeonato o Trofeo, esa categoría quedará desconvocada para el resto del año.

Los pilotos no poseedores de Licencia homologada, que se inscriban en las categorías Enduro 1, 2, 3, y Junior OPEN, puntuarán tanto en su categoría como en la clasificación Scratch.

Las Medallas y los Diplomas para los Campeonatos de España, otorgados por la Real Federación Motociclista Española, serán los siguientes:

Categorías	Campeonato	1 ^{er} Clasificado	2 ^º Clasificado	3 ^º Clasificado
Scratch	Campeonato de España	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma
Enduro 1	Campeonato de España	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma
Enduro 2	Campeonato de España	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma
Enduro 3	Campeonato de España	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma
Junior Open	Campeonato de España Junior	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma
Junior 125cc 2T	Trofeo Nacional	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma
Trfo. Nal. Junior	Trofeo Nacional	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma
Senior B 2T	Trofeo Nacional	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma
Senior B 4T	Trofeo Nacional	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma
Senior C 2T	Trofeo Nacional	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma
Senior C 4T	Trofeo Nacional	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma

Máster 45	Trofeo Nacional	Medalla Diploma	y	Medalla Diploma	y	Medalla Diploma	y
Máster 50	Trofeo Nacional	Medalla Diploma	y	Medalla Diploma	y	Medalla Diploma	y
Máster 55	Trofeo Nacional	Medalla Diploma	y	Medalla Diploma	y	Medalla Diploma	y
Máster 60	Trofeo Nacional	Medalla Diploma	y	Medalla Diploma	y	Medalla Diploma	y
Femenino	Campeonato de España	Medalla Diploma	y	Medalla Diploma	y	Medalla Diploma	y

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 -concurstantes 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 CONSTRUCTORES

Para los constructores con licencia RFME, sólo la motocicleta mejor clasificada de un constructor obtendrá los puntos según la posición en la carrera.

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. CEREMONIA DE ENTREGA DE TROFEOS

El Organizador de la última prueba puntuable de cada categoría deberá prever un podio de final de Campeonato.

En este caso los premios u obsequios previstos los entregará el representante de la RFME designado para el evento o el Presidente del Jurado del mismo.

Las entregas de premios serán supervisadas por un representante de la RFME, en particular en lo relativo a las preferencias.

No está autorizado a los pilotos subir al pódium de la entrega de premios acompañado. (niños pequeños, otras personas, mascotas, etc...)

14. 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.

15. INTERPRETACIÓN DEL REGLAS DE LA COMPETICIÓN

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

16. 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 motocicletas de 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 identificará 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 Competición. 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 1.300 € 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 1.000 € 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 Reglas de la Competición de Carburantes.

17. RECURSO DE APELACION

Todo concursante, piloto, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por el Jurado, ante el Comité de Competición 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 dos días, 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.

No se podrá efectuarse ninguna apelación, contra las decisiones del Jurado después de una constatación de hechos, por haber impuesto o no, una sanción.

REGLAMENTOS 2025 - CONDICIONES MÍNIMAS SOBRE CRONOMETRAJE DE LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA

RFME Campeonato de España de Enduro/Rally TT/bajas TT - Anexo cronometraje

- El cronometraje se realizará por transponder activo, los cuales serán facilitados a los pilotos por parte de la empresa de cronometraje.
- El equipo de cronometraje podrá contener dos pruebas especiales tipo crono (salida y llegada en el mismo punto) y una prueba especial tipo tramo (salida y llegada en diferente punto).
- En cada prueba especial, en la zona de llegada, se tendrá que poner un display informativo con el tiempo y dorsal de cada piloto que termine la especial.
- En la salida de cada especial, habrá un display temporizador regresivo, con el tiempo configurable y de buena visibilidad, con al menos 15cm de altura de dígito, que indique los segundos que le restan al piloto para tomar la salida sin ser penalizado. Al final de la cuenta atrás, deberá mostrar la palabra 'GO' o 'START'.
- Deberá controlar los tiempos de los controles horarios informáticamente dentro del programa de cronometraje y en tiempo real, aportando todo el equipo informático y de comunicaciones oportuno.
- En la zona de salida de la prueba, aportará un reloj con avisador acústico y semáforo, para indicar la hora y minuto de salida, así como el panel indicador de línea de 20 metros.
- Aportará hasta 4 relojes con la hora oficial, formato HH:MM:SS, para su ubicación en controles horarios, así como panel indicador de control.
- Se deberá de colocar dos monitores en la oficina de carrera, de al menos 21", indicando clasificación scratch y del resto de categorías del Campeonato de España. La imagen de dichos monitores contendrá espacio para publicidad.
- Debe de habilitarse una página web para visionar los tiempos en directo (on line). Dicha página deberá estar preparada para contener publicidad de patrocinadores. La dirección de dicha página deberá comunicarse a la RFME la semana previa al evento.
- Se generará una lista de inscritos provisional acorde al reglamento deportivo de la especialidad, y definitiva después de las verificaciones técnicas. Los resultados se suministrarán en PDF, de la clasificación principal y por categorías, así como los tiempos de las pruebas especiales.
- Se generará el orden de salida de los pilotos autorizados.

- Se generará el listado con las horas de paso teóricas por los controles horarios.
- Se generará el carnet de ruta para los pilotos.
- Se facilitará cuanto antes al organizador los resultados provisionales para la entrega de premios, 3 por categoría.
- Se enviarán los resultados vía email a las direcciones de correo que facilite la RFME después de cada sesión, y a la finalización del evento, el libro completo.
- Publicación de los resultados en la web de la RFME, vía aplicación informática facilitada al efecto, inmediatamente a la aprobación por parte del Jurado de la prueba.
- Deberán generarse los archivos CSV (carreras) en un formato específico que será comunicado, para su compatibilidad con la APP de la RFME.
- La RFME facilitará los logotipos para editar las cabeceras y pie de páginas de los resultados.

Notas Importantes:

Toda la información de resultados y clasificaciones de los formatos de tiempo real (monitores, On line, Internet, etc.) NO TENDRAN NINGÚN VALOR OFICIAL, por lo que no se tendrán en cuenta las aportaciones de fotos, capturas de pantallas etc., de los mismos, solo son válidos los aprobados por el jurado de la prueba, y publicados en el cartel oficial de las competiciones.

Todo el material que se entrega por parte de las empresas cronometradoras son responsabilidad del depositario/deportista, en caso de rotura por impacto, (accidente)pérdida o robo deberá abonar su valor para reponer el material, el transponder será colocado según las indicaciones de los cronometradores y oficiales de la prueba , con el soporte apropiado, que si no tiene deberán adquirir, la empresa de cronometraje se lo facilitara para su compra, en caso de no atender a estas recomendaciones es el único responsable de los posibles errores que se generen en la toma de tiempos, en ningún caso será responsable del mal funcionamiento por avería cuando NO sea debido por un golpe.

En caso de la no devolución del transpondedor por parte de algún participante por descuido, deberá enviarlo en un plazo máximo de 72 horas a la empresa de cronometraje, por transporte urgente y haciéndose cargo del coste del envío, en caso de incumplir esta norma el cronometraje le podrá facturar en concepto de alquiler los gastos derivados del tiempo de retraso en el envío.

El organizador de la competición (club, Federación, circuito, etc.) deberá contratar el cronometraje para que los días de la competición oficial, NO tenga ningún coste extra para los participantes, en caso de cobro de alguna fianza no podrá superar la mitad del coste del material entregado, y la empresa será la única responsable de la devolución de las fianzas.

En el caso de algún material electrónico específico para la propia seguridad del piloto que se utilice alternativamente para cronometraje o no, y tenga múltiples aplicaciones en la competición se cumplirán todas las normas de responsabilidad por parte de los participantes y de las empresas de estos servicios, que se ha especificado en el material de cronometraje

(transpondedor), con la excepción de que SI se podrá cobrar un coste extra al piloto por la utilización del mismo. (Localizadores, Balizas, Teléfonos, G.P.S., etc.).

Las empresas de cronometrajes serán las responsables de cumplir con toda la normativa respecto a las administraciones públicas.