



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLY RAID
REGLAS DE LA COMPETICION

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados:
0	22 de diciembre de 2025	Reglas Generales: Art. 4, Art. 5.1, Art. 5.2, Art. 6, Art. 7.2.5, Art. 7.2.6, Art. 11, Art. 12, Art. 15, Art. 19. Reglas de la Competición: Art. 2, Art. 3, Art. 4, Art. 7, Art. 13.
1	29 de enero	Art. 7.2.5.

REGLAS DE LA COMPETICION CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLY RAID

CONTENIDO

1. REGLAS DEPORTIVAS DE RALLY RAID

2. REGLAS DEPORTIVAS CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLY RAID

Artículo 1	Definición
Artículo 2	Reglas de la Competición
Artículo 3	Oficiales
Artículo 4	Terminología
Artículo 5	Inscripciones y Pilotos Admitidos
Artículo 6	Vehículos Admitidos
Artículo 7	Verificaciones
Artículo 8	Publicidad
Artículo 9	Responsable de relaciones con los participantes
Artículo 10	Parque Cerrado y Responsable de Parque Cerrado
Artículo 11	Prueba Prólogo
Artículo 12	Orden de Salida
Artículo 13	Sectores Selectivos
Artículo 14	Carnet de Control
Artículo 15	Señalización Controles y Desarrollo de la Competición
Artículo 16	Zonas de Asistencia y Repostaje
Artículo 17	Reagrupamiento
Artículo 18	Circulación
Artículo 19	Clasificaciones
Artículo 20	Reclamaciones
Artículo 21	Entrega de Premios
Artículo 22	Seguros
Artículo 23	Cronometraje / Tracking / GPS
Artículo 24	Penalizaciones / Anexo Penalizaciones-Campeonato del Mundo Rally Raid
Artículo 25	Disposición Adicional

Obligaciones y Condiciones Generales

Todos los pilotos, el personal de los equipos, acompañantes, los oficiales, organizadores, así como todas las personas que por sus atribuciones estén implicadas en la competición del Campeonato de España de Rally Raid 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 TECNICAS
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 Rally Raid (denominado en adelante "Reglas de la Competición")

Estas Reglas 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 piloto la responsabilidad de asegurarse que todas sus personas vinculadas tienen el compromiso de respetar todas las normas de las Reglas. 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, es conjunta y solidariamente comprometida con la de sus acompañantes.

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.

1. DEFINICION

Una competición de Rally Raid es una prueba deportiva que se desarrolla sobre carreteras y pistas abiertas al tráfico. Debe estar inscrito en el Calendario Deportivo correspondiente. Puede estar dividido en etapas, comprendidas por uno o varios sectores selectivos unidos por sectores de enlace.

En ningún caso la duración máxima prevista para una etapa podrá sobrepasar las 15 horas de pilotaje, incluidos los tramos de enlace. Las Pruebas Especiales deberán disputarse enteramente de día para la totalidad de los participantes en carrera.

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

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

2. REGLAS DE LA COMPETICION

Una competición de Rally Raid se disputa conforme a los siguientes reglamentos:

- Reglas Deportivas
- Reglas de la Competición
- Reglamento Particular de la prueba de Rally Raid
- Reglamento del Campeonato del Mundo FIM de Rally Raid

Los reglamentos particulares de todas las competiciones puntuables para este campeonato, deberán ser enviados **quince días** antes de la prueba, para su aprobación por la RFME.

El organizador debe adjuntar al reglamento particular el plano del recorrido, a una escala suficiente para su análisis, que debe contener todos los servicios y medios de seguridad.

3. OFICIALES

Jurado: En todas las Competiciones, el Jurado debe componerse, de un Presidente y de dos Comisarios Deportivos con derecho a voto. El Presidente del Jurado y un miembro de éste serán nombrados por la RFME; el otro miembro del Jurado será nombrado por el Club organizador.

Presidente del Jurado: El Presidente del Jurado será nombrado por la RFME. El Presidente del Jurado podrá convocar reuniones abiertas de Jurado, a las que podrán asistir todas aquellas personas que sean requeridas por parte del Presidente del Jurado.

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

Comisario Técnico: será nombrado por el Club Organizador, al menos un Comisario Técnico titulado y en posesión de la licencia RFME del año en curso.

Cronometrador: será nombrado por el Club Organizador, al menos un Cronometrador titulado y en posesión de la licencia RFME del año en curso.

4. TERMINOLOGIA

Anexo: Comunicado Oficial realizado por escrito que forma parte integrante del Reglamento particular de la prueba de Rally Raid, destinado a modificar, precisar o completar a este último. Los anexos deben estar numerados, fechados y publicados:

< Por el Organizador, hasta el día de las verificaciones.

< Por el jurado de la prueba durante el transcurso de competición de Rally Raid

"Auxilio Rally": Los pilotos están obligados a llevar siempre con ellos y durante toda la duración de la competición, un teléfono, en funcionamiento, que debe incluir el número de seguridad "AUXILIO Rally", que se le facilitará, para contactar con el Director de Carrera.

El piloto debe hacer constar en su hoja de inscripción, el número de su teléfono y en el momento de las Verificaciones Preliminares, debe grabar en su teléfono el número de "Auxilio Rally".

En cualquier momento durante la carrera se podrá comprobar el cumplimiento de lo anteriormente expresado.

Briefing: Información esencial para el desarrollo de la prueba deportiva en todos los aspectos (competición, avisos, seguridad etc) esta se podrá facilitar por distintos medios, presencial y verbal, escrita, telemática, etc, por lo que todos los participantes están obligados a conocer y entender las explicaciones facilitadas, son responsables finales de no respetar cualquier comunicación específica de estas informaciones de última hora. Cuando la Organización decida la obligatoriedad presencial, la ausencia podrá tener penalización.

Conjunta y coordinadamente con el Oficial, la Entidad Organizadora dispondrá de un Punto de Información al participante en el que el Responsable de relaciones con los Participantes, atenderá y dará las explicaciones sobre el recorrido, rutómetro, repostaje, etc., y ello a partir del momento de iniciarse las verificaciones hasta el inicio de la última Etapa de la prueba de Rally Raid.

Carnet de control: Documento destinado a recoger, en orden cronológico, los visados de los diferentes controles previstos en el itinerario. Indica la hora de salida y los tiempos de recorrido de cada sector.

Este documento se entregará a cada piloto antes de la salida, deberá ser conservado por el piloto durante todo el itinerario y deberá entregarlo a su llegada.

Es responsabilidad del piloto comprobar que sea cumplimentado y sellado correctamente en todos los controles.

Control Horario: Dispositivo destinado a registrar la hora real de paso de los participantes, y anotarla en el Carnet de control.

Dispositivo de control GPS: Es el dispositivo proporcionado por la organización, de obligada utilización. Servirá para controlar el cumplimiento por parte de los participantes del recorrido realizado, así como será la base para la aplicación de penalizaciones y sanciones por incumplimiento de las reglas.

El dispositivo GPS a utilizar en las pruebas de Rally Raid será el designado y facilitado por la Organización en cada carrera.

Etapas: Cada una de las partes de las pruebas de Rally Raid separadas por una parada de al menos 6 horas.

Neutralización: Tiempo durante el cual los participantes son detenidos por la razón que sea.

Nota Informativa: Cualquier otra información, distinta de un Anexo, emitida por los organizadores o el jurado de la prueba. Será publicada en el Tablón de Anuncios.

Parque cerrado: Zona en la que no es posible ninguna reparación ni intervención salvo en casos previstos por las presente reglas y el reglamento particular de la prueba de Rally Raid o por decisión del Jurado de la Prueba.

Reagrupamiento: Detención prevista por la Organización, en régimen de Parque Cerrado, que permite por una parte volver al horario teórico y por otra el reagrupamiento de los participantes que quedan en carrera. Los tiempos de detención pueden ser diferentes según los participantes.

Repostaje: Zona preparada por el Organizador, donde el Piloto puede repostar su vehículo.

Road-Book o Libro de Ruta (L.R.): Es el recorrido oficial de la Prueba siendo obligado su seguimiento exacto. Contiene toda la información para seguir correctamente la carrera. La Comisión de Rally Raid de la RFME desarrollará el tamaño, la forma y los símbolos que debe contener el L.R. y los facilitará al Organizador.

El L.R. es propiedad del organizador y está disponible para uso de los pilotos, pero queda limitado a la duración de la carrera.

Control de Velocidad: Son tramos debidamente marcados en el «LR» donde la velocidad está limitada y controlada por motivos de seguridad o cualquier otra causa. Su inicio viene indicado en el Libro de Ruta (DZ) así como su final (FZ).

Sector de Enlace: Tramo de itinerario comprendido entre dos controles horarios sucesivos. Todo sector de enlace queda sujeto a la limitación de velocidad indicada en el «LR» a las normas de circulación y a una velocidad máxima permitida de 90 Km/h. salvo que se circule por autopista y/o autovía.

Sector Selectivo: Prueba de velocidad a tiempo real.

Prueba Prólogo: Prueba de velocidad a tiempo real distinta del sector selectivo.

Tiempo máximo autorizado: Límite de tiempo establecido para cada Sector Selectivo, y/o Sector de Enlace. Cualquier competidor que exceda el tiempo previsto, tendrá una penalización que podría llegar hasta la eliminación de la competición.

Tiempo real: Tiempo realmente invertido para efectuar el recorrido de un Sector Selectivo o de un Sector de Enlace.

Zona de Asistencia: Lugares, marcados por la organización, en los cuales está permitido el repostaje y/o la reparación de los vehículos por miembros de sus asistencias o acompañantes.

Airbag: Protección torácica que consiste en un chaleco hinchable automáticamente, que incluye protección de pecho y espalda.

5. INSCRIPCIONES Y PILOTOS ADMITIDOS

5.1. Podrán participar en este Campeonato los pilotos que estén en posesión de las siguientes Licencias:

- **Licencia Homologada.**
- **Licencia Nacional de países afiliados a la FIM Europa. Estos deberán presentar obligatoriamente junto con su Licencia, un permiso de salida emitido por su Federación Nacional y tener cubierta la repatriación, en caso de no residir en territorio nacional.**
- **Licencia FIM, solo si la carrera está inscrita en el calendario de la FIM como “National Meetings open to Foreign Participation”.**

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.

Mínimo de participantes. - Cualquier competición puede ser anulada si el número de inscripciones recibidas es insuficiente. - A efectos de la Clasificación General, para que una categoría tenga validez en un evento y se otorguen los puntos determinados en el presente artículo, un mínimo de 4 pilotos deberá tomar la salida en el inicio del evento en esa categoría, exceptuando en la categoría de Fémias, donde no se tendrá en cuenta el número de participantes. Si no se llega a ese mínimo, no se otorgará ningún punto en ese evento.

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

El piloto deberá presentar en las verificaciones toda la documentación del vehículo en vigor, permiso de circulación, ficha técnica y seguro, así como el permiso de conducción en vigor, siendo el único responsable de la veracidad de los documentos.

La edad mínima para poder participar se fija en **18 años**.

5.2. Las inscripciones deberán efectuarse a través de la Zona Privada de la página web de la RFME www.rfme.com y podrán realizar el pago de los derechos con la Organización, el importe de los derechos de inscripción será el fijado por el organizador, dentro del precio máximo estipulado por la Asamblea General de la RFME.

Las inscripciones fuera de plazo podrán realizarse hasta la finalización de las verificaciones administrativas y conllevarán una penalización económica, siempre que se disponga de material extra por parte del organizador para garantizar el desarrollo de la prueba en los todos los aspectos (transponders de crono, tracker GPS, L.R. etc).

5.3. Por el hecho de inscribirse, el piloto y los miembros de su asistencia y acompañantes, se someten a las normas deportivas reconocidas por las Reglas Deportivas, así como a las disposiciones de las Reglas, pudiendo ser penalizado, sancionado el deportista con licencia homologada RFME.

5.4. Hasta el momento de las verificaciones, el piloto podrá reemplazar libremente el vehículo inscrito por otro de la misma categoría.

5.5. Si un vehículo, en el momento de las verificaciones técnicas, no corresponde a la categoría en que está inscrito podrá, bajo propuesta de los Comisarios Técnicos, ser cambiado de categoría por el Jurado a otra categoría.

5.6. Si se rechaza la publicidad obligatoria del organizador, éste podrá solicitar al participante un importe igual a los derechos de inscripción pagados.

Está prohibido que la indumentaria del piloto luzca un número diferente de su número de carrera. Si, durante el transcurso de la competición, un participante mostrase en su moto o indumentaria cualquier número distinto del número de carrera que le ha sido asignado por la Organización, recibirá una sanción de 20 minutos.

5.7. Los derechos de inscripción serán devueltos en su totalidad:
- A los candidatos cuya solicitud de inscripción haya sido rechazada.
- En el caso de que la prueba no se celebre.

5.8. La no asistencia a una competición deberá ser comunicada al Promotor/Organizador, y a la RFME mediante e-mail a: enduro@rfme.com hasta el jueves anterior al de la celebración de la competición.

5.9. Los servicios complementarios como bonos, vehículos de asistencia, etc., serán de libre contratación por parte del piloto. La primera placa de vehículo de asistencia será gratuita y el resto que el piloto demande, tendrá un precio determinado por el organizador y que se publicará en el reglamento particular de la Prueba.

6. VEHICULOS ADMITIDOS CON CARACTER GENERAL

Podrán participar todas las motocicletas comercialmente conocidas como **“Enduro y Trail”** cuya cilindrada sea superior a 124cc. y **“Quads”** con cilindrada superior a **290cc**.

Todos los vehículos deberán estar matriculados y con la documentación y el seguro en regla, de acuerdo con la legislación vigente. Es responsabilidad del piloto el cumplimiento de este punto.

En los casos de pilotos con restricción de potencia en su permiso de conducción, el vehículo presentado en las verificaciones debe de estar de acuerdo a esta circunstancia que podrá ser comprobada en las verificaciones técnicas mediante el uso de un banco de potencia homologado.

7. VERIFICACIONES

Se especificarán los lugares y horarios de las verificaciones en el reglamento particular de la Prueba.

7.1. Verificaciones Administrativas:

7.1.1 Las Verificaciones Administrativas se realizarán según lo establecido en el reglamento particular de la Prueba.

7.2 Verificaciones Técnicas:

7.2.1 Las Verificaciones Técnicas las realizará el Piloto o alguien autorizado, según lo establecido en el Reglamento particular de la Prueba.

7.2.2 Todas las motocicletas deben estar equipadas con:

El sistema de sujeción, "pata de cabra", con las que han sido homologadas.

El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior. Los pilotos obligatoriamente usaran guantes durante el transcurso de toda la competición.

7.2.3 El chasis podrá ser marcado en todo momento con las marcas específicas que designen los organizadores.

7.2.4 Todos los vehículos participantes en las diferentes categorías de las pruebas de Rally Raid deberán de estar conformes a la normativa de Tráfico en España para la circulación por vías públicas.

7.2.5 Airbags:

Es obligatorio el uso de un airbag de entre los aprobados por la FIM durante toda la competición.

~~El listado de los airbags aprobados por la FIM está disponible en el siguiente enlace:~~
~~<https://www.fim-moto.com/en/documents/view/fim-list-of-eligible-airbags-for-fim-bajas-world-cup-july-2025>~~

Se recomienda encarecidamente la utilización de los airbags de doble disparo aprobados por la FIM para el Campeonato de Mundo de Rally-Raid, cuyo listado está disponible en el siguiente enlace: [Airbags Rally-Raid - página web FIM](#)

Se aceptarán los dispositivos de un solo disparo durante los años 2026, 2027 y 2028, según el actual listado aprobado por la FIM para la Copa del Mundo de Bajas, que está en el siguiente enlace: [Airbags Bajas - página web FIM](#)

Ningún dispositivo que no figure en dichos listados será válido.

Durante las verificaciones técnicas, el piloto debe presentar su airbag operativo más un mínimo de dos cartuchos de repuesto que serán marcados por los oficiales técnicos.

Es responsabilidad del piloto asegurarse de que el airbag esté operativo al inicio del sector selectivo: - Nivel de batería suficiente - Cartucho(s) de gas cambiado(s) en caso de activación previa - Encendido y listo para usar.

El collarín no es compatible con el airbag y, por lo tanto, está prohibido.

Si el airbag se infla durante la primera parte de la especial, el piloto puede continuar el sector selectivo hasta repostar, donde debe reemplazar su(s) cartucho(s) usado(s). Si el airbag se infla después de repostar o si el sector selectivo no incluye repostar, el competidor puede finalizar el sector selectivo de esta manera y debe reemplazar el cartucho usado al llegar al parque de trabajo. Se pueden realizar controles al inicio de los sectores selectivos, así como a la salida de la neutralización después de repostar.

7.2.6 Cascos:

Se recuerda que 2026 es el último año en el que se aceptará la homologación E5 en los cascos.

8. PUBLICIDAD

8.1. Está permitido a los participantes colocar libremente toda la publicidad en sus vehículos en la medida que ésta:

Sea autorizada por los Reglamentos particulares de cada prueba y la legislación del país.
No sea contraria a la moral y a las buenas costumbres.
No invada los lugares reservados a las placas de carrera.

8.2. Los espacios reservados por los Organizadores para su publicidad y que no pueden ser rechazados, se indicarán en el reglamento particular.

8.3. Los participantes deberán asegurarse de la buena colocación de la publicidad durante la carrera.

9. RESPONSABLES DE LAS RELACIONES CON LOS PARTICIPANTES

Estarán en posesión de la licencia de Comisario Deportivo de la RFME.
Los responsables de las relaciones con los participantes deben estar presentes y ser identificables en:

Las verificaciones administrativas y técnicas.
Las salidas y llegadas de etapas.
Los reagrupamientos.

La misión de los responsables de las relaciones con los participantes es:

Informar a los participantes y mantener con ellos un contacto permanente.
Responder a todas las cuestiones que los participantes puedan formular.
Dar toda la información precisa sobre lo relativo a reglamentos y al desarrollo de la Prueba.
Solucionar satisfactoriamente las peticiones que no tengan concepto de reclamación para así evitar su transmisión al Jurado de la Competición (Ejemplo: aclarar tiempos discutidos).

10. PARQUE CERRADO Y RESPONSABLE DE PARQUE CERRADO

10.1 El Responsable del Parque Cerrado:

El responsable será el organizador de los parques cerrados y de su seguridad y atención, nombrará una persona como coordinadora.

Estará auxiliado por cuantas personas crea oportunas para el desarrollo de su cometido.

10.2 Parque Cerrado:

Su organización y funcionamiento vendrá reflejado en el reglamento particular de cada prueba de Rally Raid.

En todo caso será obligatoria la utilización de una alfombra medioambiental, que proteja de los posibles vertidos y evite la contaminación.

10.2.2 Toda infracción al régimen de Parque Cerrado será penalizada a criterio del Jurado.

10.2.3 Cuando los Comisarios Técnicos de la prueba constaten que un vehículo parece estar en un estado incompatible con una utilización normal en carretera, deberán informar inmediatamente al Director de Carrera, que podrá requerir una revisión de su estado. En este caso, los minutos empleados en una posible reparación exigida, serán considerados como minutos de retraso en un sector de enlace. Con el fin de permitir al participante recuperar su retraso, después de la reparación se le asignará una nueva hora de salida.

11. PRUEBA PROLOGO

La realización o no de una prueba prólogo vendrá reflejada en el reglamento particular de cada prueba de Rally Raid.

La clasificación de la prueba prólogo determinará el orden de salida de la siguiente etapa.

La prueba prólogo tendrá una longitud mínima de 2 km y máxima de 50 km.

El orden de salida de la prueba prólogo será el que se establezca en el reglamento particular, y en su defecto a decisión del jurado.

Los tiempos del prólogo **serán sumados** para la clasificación general.

12. ORDEN DE SALIDA

12.1 En todas las pruebas donde se realice una prólogo, el orden de salida de la primera etapa vendrá determinado por la clasificación de la prólogo y por el método que recoja el reglamento particular.

En las siguientes etapas de la misma prueba el orden de salida será el mismo que la clasificación de la etapa anterior (el primer clasificado saldrá el primero y así sucesivamente).

En pruebas puntuables también para otros Campeonatos (Campeonato de Europa, Copa del Mundo de Bajas...), si existieran divergencias entre las clasificaciones de una etapa, prevalecerá la clasificación del Campeonato de mayor rango, SOLO A EFECTOS DE ESTABLECER EL ORDEN DE SALIDA.

12.2 En aquellas pruebas donde no se realice una prólogo, el orden de salida será el siguiente:

A.- Si fuera la primera prueba del campeonato, el orden de salida de la primera etapa lo establecerá el jurado de la prueba.

Las siguientes etapas de la misma prueba, el orden de salida será el mismo que el de la clasificación de la etapa anterior (el primer clasificado saldrá el primero, y así sucesivamente).

B.- En el resto de las pruebas del campeonato el orden de salida de la primera etapa será el de la clasificación **de la última carrera realizada**.

Las siguientes etapas de la misma prueba, el orden de salida será el mismo que el de la clasificación de la etapa anterior (el primer clasificado saldrá el primero, y así sucesivamente).

12.3 La salida de los Pruebas Especiales se dará siempre con luz solar.

13. SECTORES SELECTIVOS

Son pruebas de velocidad a tiempo real.

Su desarrollo, control y reglamentación vendrá definido en el reglamento particular de cada prueba de Rally Raid.

Los diez primeros pilotos saldrán cada dos minutos.

Los diez siguientes cada minuto, y el resto de uno en uno o de dos en dos cada minuto o cada treinta segundos.

En todo caso el reglamento particular de la prueba establecerá estos intervalos, que podrán ser modificados por el jurado según las circunstancias de la prueba.

14. CARNET DE CONTROL

14.1 En la salida de la prueba de Rally Raid, cada piloto lo recibirá y deberá mantenerlo hasta el final de la prueba. La pérdida del Carnet de control será sancionada con 5 minutos de penalización.

15. SEÑALIZACION / CONTROLES Y DESARROLLO DE LA COMPETICION

El formato de competición del Campeonato de España de Rally Raid será **de una o más etapas** por carrera, el resultado de la prueba será la suma de los tiempos **de cada etapa de carrera**.

Cada **etapa** constará de un Sector de Enlace y un Sector Selectivo como mínimo.

15.1 Señalización

La señalización en el itinerario será la mínima imprescindible dado que la información recogida en el rutómetro (LR) es la que da fe del itinerario a seguir.

La señalización, si la hubiera, teniendo en cuenta la posibilidad de pruebas conjuntas con el CERTT y BAJAS, se realizará por medio de cintas y/o pegatinas de diferentes colores, que vendrá convenientemente explicado en el reglamento particular de la prueba.

Excepcionalmente la Comisión de Rally Raids de la RFME autorizará recorridos “FLECHADOS” en aquellas pruebas que, siendo consideradas emblemáticas, se compruebe que por tradición así lo hubiesen realizado históricamente. (P.ej Baja España), en estas pruebas, en las que el organizador no exige el libro de ruta, sí que es aconsejable ya que este es el que indica el recorrido oficial comprobado y los peligros del mismo.

Aunque una carrera esté flechada, para puntuar en cualquiera de las categorías Road-Book, el participante deberá tener instalado dicho dispositivo, sea mecánico o electrónico; y no podrá usar un GPS aparte del de la organización. Si no cumpliese alguna de estas dos condiciones, el participante será clasificado en las categorías “QUADS GPS” o “MOTOS GPS”.

En los días previos a la competición, el organizador deberá verificar el Road-Book y facilitar a todos los participantes las eventuales modificaciones que se hayan detectado.

Así mismo facilitará al “track inspector” de la Comisión de Raid Rally de la RFME un Road-Book para su comprobación previa a la carrera.

El momento y lugar de entrega del Road-Book deberá indicarse en el Programa-Horario de la prueba de Rally Raid.

No habrá reconocimientos del recorrido por parte de los participantes y/o su equipo, con el fin de facilitar la organización de las Pruebas y como medida para preservar al máximo el entorno ecológico, queda terminantemente prohibido el reconocimiento previo, entrenamiento y cualquier tentativa de conocer el recorrido de la Prueba por parte de los pilotos o de cualquier persona de sus acompañantes de asistencias, bien sea en motocicleta, automóvil, bicicleta e incluso a pie siendo penalizado su incumplimiento con la desclasificación en el caso de ser probado.

Asimismo, está prohibida la posesión de datos o notas que no sean los facilitados por la Organización.

15.2 Controles

Con el fin de garantizar el estricto cumplimiento del itinerario preparado por el Organizador e indicado en el L.R. se situarán puestos de control a lo largo del recorrido, que pueden ser tanto físicos (tikado de cp en carnet de paso), como virtuales y controlados por el sistema de seguimiento, seguridad y control gps de la organización.

Estos controles permiten a la Dirección de Carrera garantizar el buen funcionamiento del evento.

En cualquier caso, el piloto debe observar escrupulosamente el recorrido indicado en el L.R., pasar por los lugares y controles de paso indicados en él; no pasar por alguno de estos puntos, que pueda representar ventaja y que haya sido constatado por un Oficial de la Carrera y/o por el sistema de seguimiento de la organización o que represente un corte del recorrido o la falta de sellado de un control, conllevará una penalización desde 2 minutos hasta la exclusión en función del tramo recortado y la ventaja adquirida a juicio del Jurado.

Todo recorte de recorrido superior a un 10% del kilometraje total del S.S. entrañará la exclusión automática en esa etapa.

15.2.1 Señalización de los Controles

Los controles de paso, controles de tiempo, de sector selectivo, fin de sector selectivo y zonas de asistencia y repostaje, vendrán indicadas según lo regulado en el reglamento particular de cada prueba y en su defecto según el Art. 80.20 del reglamento FIM Cross Country Rally, con los paneles y distancias en el indicados.

15.3 Control de Velocidad

El «LR» recogerá tanto el inicio (DZ) como el fin (FZ) de tramo de CV, así como la velocidad máxima permitida.

El no cumplimiento de la limitación será sancionado según lo establecido a continuación (Art. 80.16 del reglamento FIM Cross Country Rally).

Zona de velocidad controlada

Cuando una zona de control de velocidad viene indicada en el Road-Book (DZ-FZ) está permitido el adelantamiento, con la condición de que no se sobrepase la velocidad máxima autorizada dentro de la zona de control (DZ-FZ).

El control de la velocidad será efectuado por el sistema de seguimiento GPS.

Se establece un área de desaceleración de 90 metros de radio desde el punto de inicio de la zona de control (DZ) así como otra de aceleración de 90 metros de radio en el final (FZ), donde no se efectuará ninguna penalización (zona para adaptar la velocidad).

Una infracción se produce cuando la máxima velocidad permitida se sobrepasa, una o varias veces, en la misma zona de control de velocidad.

Cuando se sobrepasa la velocidad máxima, una señal (impulso) se graba en el sistema GPS cada 150 metros o cada 10 segundos. cada impulso se penaliza como sigue:

- De 1 a 5 km/h: IMP X 10".- Diez segundos por impulso
- De 6 a 15 km/h: IMP X 1'.- Un minuto por impulso
- De 16 a 40 km/h: IMP X 2'.- Dos minutos por impulso
- Más de 40 km/h: IMP X 6'.- Seis minutos por impulso

Ejemplo: Zona limitada a 40 km/h un participante pasa los 2 primeros impulsos a 70km/h, el tercero a 52 km/h, el cuarto a 43 km/h, los siguientes están por debajo del límite.

Calculo: $(2 \times 2') + (1 \times 1') + (1 \times 10 \text{ segundos})$. Total de la penalización: 5 minutos y 10 segundos.

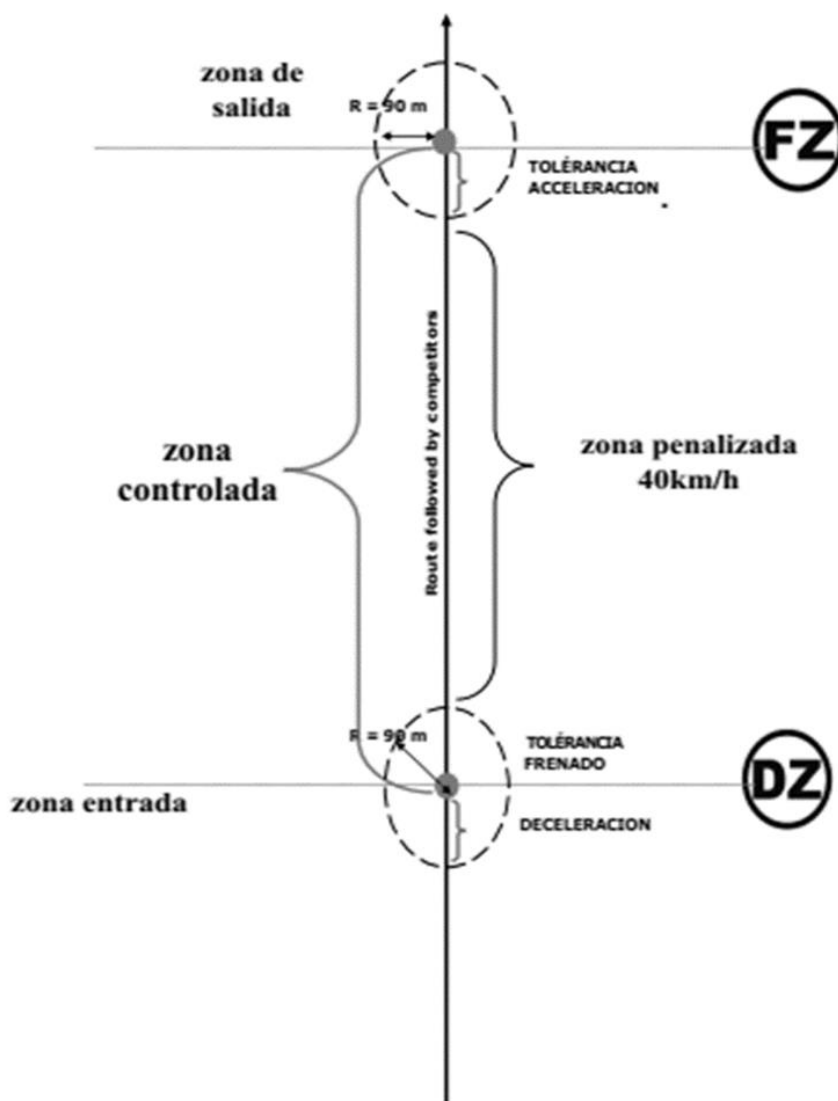
El control será ordenado por el director de carrera o el jurado de la prueba y ejecutado por el técnico del sistema GPS en presencia de un oficial o juez.

El jurado podrá descalificar a un piloto si el exceso de velocidad reiterado en varios controles de velocidad se considera intencionado.

Inicio Zona de Control

La entrada en la zona de control de velocidad es grabada por el sistema GPS de seguimiento, y en su inicio está marcado como DZ en el Road-Book 90 metros antes de este punto DZ el piloto entra en una zona de desaceleración, que es indicada por el sistema GPS.

Los 90 metros siguientes al inicio de la zona controlada, el DZ, se considera como zona de tolerancia de frenado para continuar con la desaceleración y ajustarse a la velocidad limitada, por lo que durante estos 90 metros tras el punto DZ no se penaliza.



Zona de penalización

Será la comprendida entre la zona de control (DZ-FZ) excluyendo los primeros 90 metros tras el punto DZ y los últimos 90 metros antes del punto FZ.

Fin de la zona de control

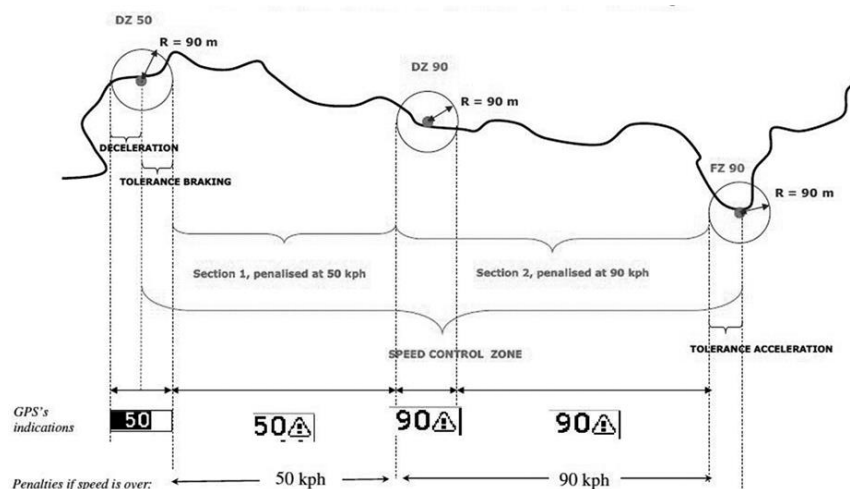
El final de la zona de control de velocidad con el sistema de seguimiento GPS viene marcada en el Road-Book por el símbolo FZ.

Como ya se indicó anteriormente en un radio de 90 metros existe una zona donde el piloto puede volver a acelerar de nuevo, de forma que los 90 metros anteriores al punto FZ tampoco son penalizados (zona de tolerancia de aceleración).

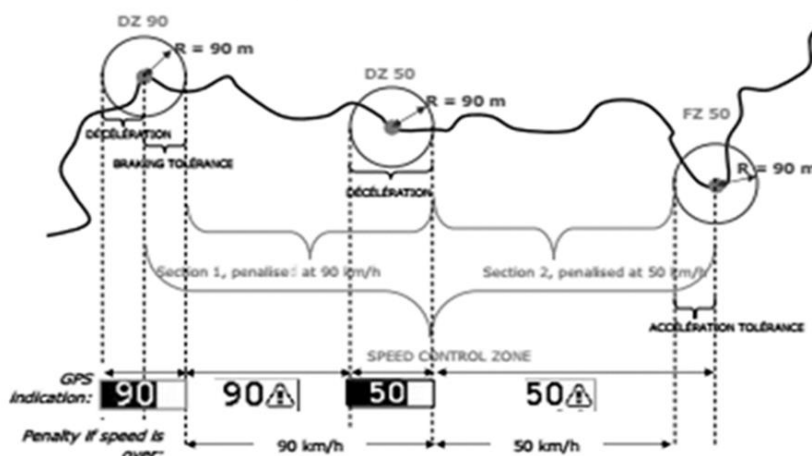
Zonas de velocidad controlada sucesivas

Cuando una zona de control de velocidad está compuesta por dos áreas sucesivas con dos diferentes límites de velocidad, cuando la velocidad máxima de la segunda zona es mayor que la primera, la velocidad máxima de esta segunda zona empezará a ser penalizada en los 90 metros antes del fin de la zona primera. En el caso de una disminución de la velocidad límite en la segunda zona, la entrada en el radio de 90 metros de esta segunda zona será el inicio de la zona de deceleración.

2 secciones sucesivas con incremento velocidad de 50 a 90 km/h.



2 SECCIONES SUCCESIVAS, BAJANDO LA VELOCIDAD DE 90 A 50 KM/H



16. ZONA DE ASISTENCIA Y REPOSTAJE

Se establecerá en lo dispuesto en el reglamento particular de cada prueba, y su incumplimiento penalizado según lo establecido en dicho reglamento particular, y en su defecto a criterio del jurado.

Como norma general, en carrera, solo está permitida la asistencia por el piloto, u otro competidor en carrera, siendo penalizada cualquier ayuda externa.

Se autorizará la asistencia, solamente en las zonas así indicadas debidamente, por ejemplo, la zona de repostaje no será de asistencia, salvo que expresamente así se señalice y autorice.

Los repostajes se realizarán con motor parado.

Se recomienda que los repostajes sean neutralizados.

En todo caso será obligatorio el uso de alfombra medioambiental para proteger de vertidos.

17. REAGRUPAMIENTO

Los reagrupamientos serán realizados según lo establecido en el reglamento particular de cada prueba.

18. CIRCULACION

Durante toda la duración de la prueba, los pilotos deberán atenerse a lo que prescribe el reglamento sobre la circulación en España y especialmente, a las limitaciones específicas que se marquen para el recorrido en los Sectores de Enlace.

Los excesos de velocidad, tanto en sectores de enlace como en sectores selectivos, serán controlados por el sistema de seguimiento GPS de la organización, y sancionados según lo regulado en el artículo 15.3.

19. CLASIFICACIONES

A efectos de clasificación del Campeonato de España de Rally Raid, cada prueba puntúa por igual.

En los eventos de varias etapas, la clasificación de cada **etapa** debe especificar los pilotos que no han acabado la etapa, sea por descalificación, por no haber completado el recorrido o por cualquier otro motivo, siendo penalizados según el reglamento particular de la prueba.

Se otorgarán los puntos por cada prueba de acuerdo con la clasificación general obtenida por la suma de tiempos de todas las etapas y la prueba prólogo.

Las clasificaciones oficiales se publicarán según se establezca en el reglamento particular de cada prueba.

20. 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.

Reclamaciones técnicas:

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 600 € para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 300 € para las 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al participante 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 Reglamento de Carburantes.

Recurso de apelación:

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.

21. ENTREGA DE PREMIOS

21.1 Será obligatoria la asistencia del piloto a la entrega de premios si se celebra el mismo día de finalizar la Prueba, perdiendo el derecho a los premios estipulados por el organizador, en caso de no asistir.

22. SEGUROS

Los derechos de inscripción comprenden una prima de seguros garantizando la Responsabilidad Civil del concursante frente a terceros. El seguro entrará en efecto en el momento de la salida de la prueba y cesará a la llegada, en el momento del abandono o de la exclusión. Será exigible para los pilotos no residentes en territorio nacional, tener contratado un seguro de repatriación.

23. CRONOMETRAJE

Será obligatoria la utilización del dispositivo de la Empresa Proveedora designada y facilitado por la Organización en cada carrera para el control del participante y conocer su ubicación en todo momento. Este dispositivo puede utilizarse para la aplicación de penalizaciones en el supuesto de que no se haya respetado el recorrido determinado por la Organización, así como los excesos de velocidad. Así mismo, será mediante los registros de este dispositivo como se procederá a devolver el tiempo empleado por un participante que se haya detenido a socorrer a otro participante accidentado.

El sistema debe estar operativo durante el desarrollo de cada Etapa, y si fuera necesario para su correcto funcionamiento, conectado al sistema eléctrico sin posible interrupción. En todo caso deberá cumplirse las instrucciones especificadas por el proveedor del sistema.

Es responsabilidad del piloto participante la puesta en marcha del sistema, así como su no funcionamiento.

24. PENALIZACIONES

Las penalizaciones que no estén contempladas en las presentes reglas deportivas ni en el reglamento particular de la prueba, serán las contempladas en el reglamento FIM de Rally Raid, y en su defecto, las decididas por el Jurado.

Anexo Penalizaciones - Reglamento FIM Campeonato del Mundo de Rally Raid

Infracción	Penalización	Artículo
Ausencia o falsificación de una marca de verificación	Exclusión	80.8.2.1
Negativa a presentar su moto a un control técnico	Hasta descalificación	80.8.3
No validación de un WPP	Según artículo	80.11.2
No respeto de las reglas de circulación	1ª infracción 30'. 2ª 1h. 3ª hasta exclusión	80.12
No respeto del itinerario	Hasta descalificación	80.15
Circulación en sentido inverso en un Sector Selectivo	Hasta descalificación	80.15
Estacionamiento de más de 30" después de la señal de salida	2'	80.15.1
No presentación de la moto con motor en marcha. Salida SS	1' X minuto de retraso	80.15.1
Negativa a salir en el tiempo atribuido	Hasta descalificación	80.15.1
Estacionamiento voluntario en la zona de llegada de un SS	Descalificación	80.15.2
Ausencia de sellado en un CP	5'	80.22.3
Asistencia o remolque de una moto en SS	Descalificación	80.18.2
Asistencia o remolque de una moto en Sector de Enlace	3h	80.18.2
Adelanto al final de una Neutralización	2 minutos por cada periodo de 30 segundos	80.18.4.2
Rectificación/modificación del carnet de control	Descalificación	80.19
Pérdida del carnet de control	5'	80.19
Paso por un control sin la moto	Descalificación	80.19
Retraso/adelanto en CH después de un enlace	1' X minuto de retraso/adelanto	80.21
Adelanto en CH final de Etapa	No penaliza	80.21
Infracción al régimen de Parque Cerrado	Descalificación	80.25
No declaración de abandono	A criterio del Jurado	80.32
Rechazo a tapar los números de carrera después del abandono	A criterio del Jurado	80.32
Maniobra antideportiva, desleal, incorrecta o fraudulenta	A criterio del Jurado	80.6
No validación de un WP	WPE 15'	80.11.2
WPN	60'	80.11.2
WPM	15'	80.11.2
WPS	15'	80.11.2
WPC	15'	80.11.2
WPP	2'	80.11.2
PC	15'	80.11.2
WPV (Zona de salida/llegada)	15'	80.11.2
DSS (Salida Sector Selectivo)	Penalización de etapa	80.11.2
ASS (Llegada Sector Selectivo)	Penalización de etapa	80.11.2
DZ (Inicio zona de velocidad controlada)	15'	80.11.2
FZ (Fin zona de velocidad controlada)	15'	80.11.2
DN (Inicio Neutralización)	Penalización de etapa	80.11.2
FN (Final Neutralización)	Penalización de etapa	80.11.2
Excesos de velocidad	Entre 1 y 5 Km/h 10" X Impulso	80.16
	Entre 6 y 15 Km/h 1' X Impulso	80.16
	Entre 16 y 40 Km/h 2' X Impulso	80.16
	Más de 40 Km/h 6' X Impulso	80.16

25. DISPOSICION ADICIONAL

En las pruebas de este Campeonato que se celebren de forma conjunta con otras de rango superior (FIM / FIM Europe) y en las que existan divergencias entre los distintos reglamentos, que puedan afectar a los tiempos, ordenes de salida, clasificaciones, penalizaciones y/o cualquier otra que afecte al desarrollo homogéneo de la prueba.

SE AUTORIZA al jurado de la prueba para que, mediante la publicación de los anexos correspondientes, adecúe los artículos de estas reglas que resulten afectados por esas discrepancias, homogeneizándolos con los reglamentos de la FIM / FIM Europe.

REGLAS DE LA COMPETICION CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLY RAID

CATEGORIA RTT
CATEGORIA RTT 2
CATEGORIA LIGHT TRAIL
CATEGORIA TRAIL
CATEGORIA QUADS
CATEGORIA QUADS GPS
CATEGORIA MOTOS GPS
CATEGORIA FEMENINA

El Campeonato de España de Rally Raid, será disputado en las Competiciones y fechas que se señalan en el Calendario Deportivo Motociclista. Podrán participar en los mismos los Pilotos con las Licencias que se mencionan, se desarrollará con arreglo a las siguientes Normas y estará dotado de los Trofeos y Premios que se indican.

1. REGLAMENTOS PARTICULARES

Los reglamentos particulares de todas las competiciones puntuables para este Campeonato, deberán ser enviados **quince días** antes de la prueba, para su aprobación por la RFME.

El organizador debe adjuntar al reglamento particular el plano del recorrido, a una escala suficiente para su análisis, que debe contener todos los servicios y medios de seguridad.

2. INSCRIPCIONES

Las inscripciones deberán efectuarse a través de la Zona Privada de la página web de la RFME www.rfme.com y podrán realizar el pago de los derechos con la Organización, el importe de los derechos de inscripción será el fijado por el organizador, dentro del precio máximo estipulado por la Asamblea General de la RFME.

Las inscripciones fuera de plazo podrán realizarse hasta la finalización de las verificaciones administrativas y conllevarán una penalización económica, siempre que se disponga de material extra por parte del organizador para garantizar el desarrollo de la prueba en los todos los aspectos (transponders de crono, tracker GPS, L.R. etc.).

3. LICENCIAS ADMITIDAS

Podrán participar en este Campeonato los pilotos que estén en posesión de las siguientes Licencias:

- Licencia Homologada.
- Licencia Nacional de países afiliados a la FIM Europa. Estos deberán presentar obligatoriamente junto con su Licencia, un permiso de salida emitido por su Federación Nacional y tener cubierta la repatriación, en caso de no residir en territorio nacional.
- Licencia FIM, solo si la carrera está inscrita en el calendario de la FIM como *“National Meetings open to Foreign Participation”*.

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.

Edad mínima de los participantes: **18 años**

4. MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS

Podrán participar en este Campeonato motocicletas documentadas y equipadas conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Circulación.

CATEGORIA RTT
CATEGORIA RTT 2

CATEGORIA LIGHT TRAIL

CATEGORIA TRAIL

CATEGORIA QUADS

CATEGORIA QUADS GPS

CATEGORIA MOTOS GPS

CATEGORIA FEMENINA

CATEGORIA RTT

MOTOCICLETAS ADMITIDAS. - Motocicletas de 2T o 4T de serie o mejoradas cuya cilindrada máxima sea hasta 450cc. que deben de ser conformes al Código y Reglamento de Circulación vigente y estar matriculadas, siendo libre en esta categoría la preparación y modificación de todos los elementos de la motocicleta, respetando las normas de Tráfico y de estas Reglas en cuanto a los niveles sonoros y equipo de iluminación.

No se permite la modificación del chasis del vehículo. Se permite la instalación de depósitos de gasolina suplementarios, los cuales deberán estar anclados firmemente al chasis de forma fija y permanente y conectada al sistema general de alimentación de la motocicleta. La autonomía mínima prevista debe ser de 130 Km + 10 % por seguridad.

CATEGORIA RTT 2

MOTOCICLETAS ADMITIDAS. - Motocicletas de serie o mejoradas, superiores a 450cc. que en cualquier caso, deben de ser conformes al Código y Reglamento de Circulación vigente y estar matriculadas, siendo libre en esta categoría la preparación y modificación de todos los elementos de la motocicleta, respetando las normas de Tráfico y de estas Reglas en cuanto a los niveles sonoros y equipo de iluminación.

No se permite la modificación del chasis del vehículo. No se permite la instalación de depósitos de gasolina suplementarios. La autonomía mínima prevista debe ser de 130 Km + 10 % por seguridad.

CATEGORIA LIGHT TRAIL

MOTOCICLETAS ADMITIDAS. - Motocicletas de serie o mejoradas, conformes al Código y Reglamento de Circulación vigente y matriculadas, respetando las normas de Tráfico y de estas Reglas Deportivas en cuanto a los niveles sonoros y equipo de iluminación.

Deben figurar en el listado incluido en el Artículo 13 de las presentes Reglas.

En el caso de que un piloto, equipo o marca desee incluir una nueva motocicleta en dicho listado, deberá solicitarlo a la Comisión de Rally Raid de la RFME, que estudiara su idoneidad. No se aceptarán modelos de Enduro, o que no se correspondan con el concepto Trail.

No se permite la modificación del chasis del vehículo, ni la instalación de depósitos de combustible suplementarios.

No se permite el cambio y/o modificación de la centralita, pero se autoriza la anulación y en su caso modificación/sustitución de los sistemas ABS y control de tracción.

Cilindrada máxima: 400 c.c. (Según ficha técnica)

La autonomía mínima debe ser de 130 km +10% de seguridad.

CATEGORIA TRAIL

MOTOCICLETAS ADMITIDAS. - Motocicletas de serie o mejoradas, conformes al Código y Reglamento de Circulación vigente y matriculadas, respetando las normas de Tráfico y de estas Reglas Deportivas en cuanto a los niveles sonoros y equipo de iluminación.

Deben cumplir al menos dos de las tres siguientes condiciones:

- Cilindrada superior a 600 cc. (Según ficha técnica)
- Tara superior a 185 kg según ficha técnica (peso en seco).
- Motor pluricilíndrico.

No se permite la modificación del chasis del vehículo, ni la instalación de depósitos de combustible suplementarios.

No se permite el cambio y/o modificación de la centralita, pero se autoriza la anulación y en su caso modificación/sustitución de los sistemas ABS y control de tracción.

La autonomía mínima debe ser de 130 km +10% de seguridad.

CATEGORIA QUADS

QUADS ADMITIDOS. - Quads de serie o mejorados, con cilindrada superior a **290cc.** que, en cualquier caso, deben de ser conformes al Código y Reglamento de Circulación vigente y estar matriculados, siendo libre en esta categoría la preparación y modificación de todos los

elementos del Quad, respetando las normas de Tráfico y de estas Reglas en cuanto a los niveles sonoros y equipo de iluminación.

No se permite la modificación del chasis del vehículo. Se permite la instalación de depósitos de gasolina suplementarios, los cuales deberán estar anclados firmemente al chasis de forma fija y permanente y conectada al sistema general de alimentación del Quad. La autonomía mínima prevista debe ser de 130 Km + 10 % por seguridad.

CATEGORIA GPS

Con iguales requisitos que los descritos anteriormente para cada categoría, que en lugar de Road-Book realizarán el recorrido con el GPS que cada participante debe incluir en su vehículo.

Se convocarán dos Categorías. - “Categoría Motos GPS” y “Categoría Quads GPS”.

Previamente al inicio de cada prueba, el participante entregará al organizador el GPS junto con su respectivo cable para la introducción del track, tal y como recoja el reglamento particular de cada prueba.

En la salida, con excepción de la prólogo, entre el ultimo participante de RB y el primero de GPS siempre habrá un intervalo de tiempo igual o mayor de 15 minutos y vendrá reflejada en el reglamento particular de cada prueba.

CATEGORIA FEMENINA

Podrán participar en cualquier categoría de las convocadas en el Campeonato puntuando para cada clase.

Se realizará una clasificación Scratch con todas las participantes, independientemente de las categorías en las que tomen parte.

5. MINIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES

Para que cualquier categoría de este Campeonato 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.

6. MINIMO DE PARTICIPANTES

Se aplicará lo previsto en el artículo 5.1.

7. CAMPEONATO DE PILOTOS

Se otorgará en cada una de las Competiciones la siguiente puntuación, en el caso de pruebas con tres etapas o más, excluida la prólogo, habrá un coeficiente multiplicador de X2:

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

En el caso de que se establezcan etapas Maratón, los dos días de los que consta la etapa Maratón se contarán como una sola etapa, la clasificación de dicha etapa se obtendrá de la suma de los tiempos y penalizaciones de ambos días.

En la clasificación final del Campeonato de España, 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 de persistir el empate, el que haya obtenido mejor clasificación en la última prueba puntuable celebrada.

Los Trofeos y Premios de este Campeonato otorgados por la RFME, serán los siguientes:

CATEGORIAS	1 ^{er} Clasificado/a	2 ^o Clasificado/a	3 ^{er} Clasificado/a
RTT		Medalla y Diploma	
RTT 2		Medalla y Diploma	
LIGHT TRAIL		Medalla y Diploma	
TRAIL		Medalla y Diploma	
Quads		Medalla y Diploma	
Quads GPS		Medalla y Diploma	
Motos GPS		Medalla y Diploma	
Femenina		Medalla y Diploma	

8. CAMPEONATO DE CLUBES Y ESCUDERIAS

La clasificación por Clubes y Escuderías se establecerá, de mayor a menor, sumando la puntuación obtenida en la clasificación general por los DOS Pilotos mejor clasificados de un mismo Club y Escudería, siendo imprescindible el que al menos participen CINCO Clubes o Escuderías respectivamente, en cada clase de cada una de las Competiciones Puntuables mínimas establecidas.

Al Club o Escudería vencedor se le expedirá el Diploma acreditativo del Título obtenido.

9. 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 los Constructores vencedores.

10. CEREMONIA DE ENTREGA DE TROFEOS

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

11. 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.

Reclamaciones técnicas:

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 600 € para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 300 € para las 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al participante 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 Reglamento de Carburantes.

Recurso de apelación:

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.

12. PENALIZACIONES

Las sanciones serán impuestas según las penalizaciones contempladas en las Reglas Generales de Rally Raid y en el reglamento particular de la prueba, en su defecto se aplicará lo reflejado en el reglamento FIM de Rally Raid, y en última instancia, a decisión del Jurado.

13. LISTADO DE MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN LA CATEGORIA LIGHT TRAIL

Marca	Modelo	Cilindrada
Hero	Xpulse 200	200cc
	Xpulse 200 Pro	200cc
Honda	CRF 300 L	292cc
	CRF 300 Rally	292cc
Kawasaki	Versys - X300	296cc
	KLX 230	233cc
KTM	Adventure 390	398cc
	Enduro R 390	399cc

QJ motor	SRT 300 DX	291cc
Rieju	Aventura Rally 307	293cc
	Aventura Rally 307 R	293cc
Suzuki	V-Strom 250	248cc
	DR-Z4S	398cc
Zontes	T 310	312cc
Voge	300 DA	292cc
	300 Rally	292cc