



COPA DE ESPAÑA DE SUPERENDURO

REGLAS DE LA COMPETICION



Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados:
0	7 de mayo	Nuevas Reglas
1	7 de julio	7.11

COPA DE ESPAÑA DE SUPERENDURO

REGLAS DEPORTIVAS Y TECNICAS DE LA COMPETICION

- 07.1 Generalidades
- 07.2 Extensión/Longitud del Circuito
- 07.3 Publicación del Reglamento Particular
- 07.4 Control
- 07.5 Categorías y Edades
- 07.6 Especificaciones de las Motocicletas
- 07.7 Pata de Cabra/Caballette
- 07.8 Oficiales y Procedimiento
- 07.9 Señales Oficiales
- 07.10 Pilotos y Categorías
- 07.11 Número de inscripciones
- 07.12 Fecha de cierre de las Inscripciones
- 07.13 Números de Dorsal
- 07.14 Equipación y Vestimenta de protección
- 07.15 Vestimenta de Pilotos fuera de pista, miembros equipos y mecánicos
- 07.16 Comportamiento de los Pilotos y Asistencia
- 07.17 Cámaras a bordo
- 07.18 Transponder
- 07.19 Desarrollo de la Prueba
- 07.20 Formato de Carrera
- 07.21 Entrenamientos libres, Cronometrados y Super Pole
- 07.22 Procedimiento de Salida
- 07.23 Resultados
- 07.24 Puntuación
- 07.25 Resultados/ Procedimiento
- 07.26 Vuelta de Honor
- 07.27 Ceremonia de Entrega de Premios y Premios en Metálico
- 07.28 Rueda de Prensa
- 07.29 Verificaciones Finales
- 07.30 Reclamaciones
- 07.31 Reclamaciones sobre carburantes
- 07.32 Recursos de apelación
- 07.33 Control Antidopaje y Alcoholemia
- 07.34 Horarios
- 07.35 Circuito

Formato de Carrera

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 de la Copa de España de SuperEnduro 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 Copa de España de SuperEnduro (denominado en adelante "Reglas Deportivas")

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 equipo la responsabilidad de asegurarse que todas sus personas vinculadas tienen el compromiso de respetar todas las normas de las Reglas Deportivas. 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 Deportivas, 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.

REGLAS DEPORTIVAS Y TECNICAS DE LA COMPETICION

La Copa de España de SuperEnduro se celebrará durante el presente año será disputada en las Competiciones y fechas que se señalan en el Calendario Deportivo Motociclista 2026. Podrán participar en la misma 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.

Las Reglas Particulares de todas las Competiciones puntuables para la Copa de España de SuperEnduro deberán ser enviados con quince días, 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.

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.

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.

07.1 GENERALIDADES

El SuperEnduro es un evento de velocidad que tiene lugar en las instalaciones de un estadio tipo en el que se utilizan motocicletas de enduro y de motocross en una pista hecha con elementos naturales o artificiales (tierra, arena, etc.), en la que se encuentran diversos "obstáculos", principalmente naturales, (piedras, troncos de árboles, extensiones de agua, etc.), similares a los que se pueden encontrar en un trayecto/curso de enduro.

La RFME Copa de España de SuperEnduro se rige por el Código Deportivo de la RFME, por el de la FIM y las disposiciones de las presentes Reglas, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas.

Estas Reglas son una modificación de las correspondientes a las de Enduro por lo que los puntos no reflejados en la presente, serán los especificados en el Campeonato de España de Enduro y de Motocross.

El Organizador de las competiciones puntuables debe cumplir las Normas RFME obligatorias estipuladas para dicha Copa y los acuerdos específicos con el Promotor, si lo hubiera.

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 Árbitro de la Competición.
- b) Todos los plazos para formular reclamaciones han sido cumplidos.
- c) Todos los controles técnicos, deportivos, antidopaje, etc., han sido efectuados.

07.2 EXTENSIÓN/LONGITUD DEL CIRCUITO

El recorrido no puede ser inferior a 200 metros ni superior a 1 km de longitud y los Pilotos podrán realizarlo entre 45 segundos y un minuto como máximo.

07.3 PUBLICACIÓN DEL REGLAMENTO PARTICULAR (R.P.)

El Reglamento Particular debe contener todas las cuestiones descritas en el Formulario Tipo para el Reglamento Particular de la Copa de España de SuperEnduro y remitido a la RFME.

07.4 CONTROL (Título IV del Código Deportivo)

El Árbitro velará para que las Reglas Deportivas y el Reglamento Particular sean respetados durante la competición. El Árbitro examinará y resolverá todas las reclamaciones que surjan durante la Competición. El Árbitro confirmará igualmente los resultados.

Todos los oficiales y sus adjuntos están sometidos a la autoridad del Director de Competición, a excepción del Árbitro.

Todos los Pilotos, equipos, oficiales y otros cargos o partes participantes se comprometen, en su propio nombre, a cumplir y acatar todas y cada una de las disposiciones del presente reglamento.

Es responsabilidad de cada Piloto y/o equipo asegurarse de que todas las personas asistentes o invitadas con entrada cumplen en todo momento con las presentes reglas.

Toda persona que pueda estar presente por cualquier motivo en el Paddock, Zona de Espera, Pit Lane o en el Circuito, debe llevar, en todo momento, el apropiado pase durante el evento.

07.5 CATEGORIAS Y EDADES

Se convocan las siguientes categorías:

Categorías	Edades
Copa de España de SuperEnduro Elite	A partir de 18 años.
Copa de España de SuperEnduro Júnior	A partir de 17 años y hasta los 21 años o que cumplan 22 años durante el presente año.
Copa de España de SuperEnduro Júnior 125cc	A partir de 14 años y hasta los 17 años o que cumplan 18 años durante el presente año.
Copa de España de SuperEnduro Aficionados*	A partir de 18 años.
Copa de España de SuperEnduro Femenino	A partir de 15 años.

Podrán participar en esta Copa 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.
- 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.

** Esta categoría está pensada para Pilotos que tienen nivel en otras disciplinas Off Road, Trial, Enduro, etc. pero que nunca han participado en SuperEnduro o han participado poco y quieren adquirir nivel o para entrenar porque hacen Enduro y adquieren habilidades a la hora de hacer el super test o simplemente quieren iniciarse.*

07.6 ESPECIFICACIONES DE LAS MOTOCICLETAS

Podrán tomar parte en esta Copa motocicletas tipo Motocross y tipo Enduro.

En todas las categorías la cilindrada mínima será de 110cc para las motocicletas de 2 tiempos y 175cc para las motocicletas de 4 tiempos.

Queda prohibida la participación de motocicletas de 85cc y 65cc por motivos de seguridad.

El mero hecho de presentar una motocicleta a la Verificación Técnica, se considerará como una declaración implícita de conformidad a las Normas Técnicas.

07.7 PATA DE CABRA/CABALLETE

El uso de la pata de cabra/caballete será opcional.

07.8 OFICIALES Y PROCEDIMIENTO

La RFME y el Organizador de la prueba nombrarán a los Oficiales, garantizando su aptitud y capacidad para ejercer la función asignada. Estos Oficiales deberán disponer de la correspondiente licencia en vigor que les habilite para realizar esa función, de acuerdo con las Reglas Deportivas.

Todos los Oficiales y Comisarios deben estar disponibles y operativos hasta el fin del tiempo previsto para presentar reclamaciones.

- Árbitro

Las competiciones de SuperEnduro estarán controladas por un árbitro designado por la RFME.

La autoridad y responsabilidades de un árbitro son las siguientes:

- El árbitro ejerce la autoridad suprema de la prueba y debe asegurarse de que las Reglas son respetadas.
- El árbitro no tendrá ninguna responsabilidad en cuanto a la organización de la competición, y no tendrá ninguna función ejecutiva en la misma salvo las reseñadas en estas reglas.
- Deberá estar presente, a más tardar, 2 horas antes de la hora oficial del comienzo de los entrenamientos y de la competición y hasta que sus funciones hayan terminado al final de entrenamientos y la competición.

- En compañía del Director de la Competición deberá inspeccionar la pista antes del comienzo de los entrenamientos y de la competición.
- Deberá asegurarse de que todas sus decisiones sean inmediatamente comunicadas al Director de la Competición para que éste pueda obrar en consecuencia.
- El árbitro debe detener la competición hasta que tenga la seguridad de que sus decisiones hayan sido realizadas.
- Puede detener, aplazar o anular una prueba o parte de la misma por cualquier razón que, a su juicio, justifique tal acción.
- Nadie puede detener, aplazar o anular una prueba a excepción del árbitro.
- No obstante, el Director de la Competición debe ser consultado antes de tomar una decisión de este tipo si es por cuestiones de carácter atmosférico que puedan tener una incidencia sobre el estado de la pista.
- El árbitro puede imponer sanciones a quien no respete las reglas o las instrucciones dadas, o sea responsable de actos antideportivos o antirreglamentarios.
- El árbitro dará razón de la sanción al afectado si éste así lo reclama, sin necesidad de tener que hacerlo a nadie más.
- El árbitro estudiará inmediatamente toda reclamación que le sea presentada a través del Director de la Competición, observando la forma y los plazos previstos en este anexo.

- Director de Carrera

El Director de Carrera debe trabajar en contacto permanente con el Árbitro.

La autoridad del Director de la Carrera quedará anulada por la autoridad del Árbitro.

Únicamente, en los casos siguientes, con el consentimiento del Árbitro, el Director de la Carrera podrá dar sus órdenes:

- 1) En la dinámica de los entrenamientos, carreras, repescas, cumplimiento de horario, y si estima necesario, cualquier otra propuesta en conformidad con las Reglas Deportivas.
- 2) La detención de toda motocicleta/corredor y/o penalización de un corredor de acuerdo con las Reglas Deportivas.
- 3) La detención de los entrenamientos o de las carreras de acuerdo con las Reglas Deportivas.

- Comisario Técnico

El Comisario Técnico debe designarlo el Organizador, realizará la verificación de las motocicletas y del equipamiento, de acuerdo a las Reglas Técnicas RFME de Enduro.

- Cronometrador

El Cronometrador debe estar cualificado y formado para utilizar el sistema de cronometraje, poseer la correspondiente licencia, que le habilite para realizar esa función. Entregará copia de los resultados oficiales al Árbitro.

Durante los entrenamientos y las mangas, registrará los tiempos desde la línea de meta, obligatoriamente mediante sistema de transponders. El tiempo también lo registrará de modo manual.

07.9 SEÑALES OFICIALES

La señalización oficial por paneles debe indicarse por medio de paneles que midan, aproximadamente, 600 x 400 mm. con un número de color negro 4", 15" y 5" en ambos lados. Los números deben medir 500 mm. de altura y ser visibles desde la salida.

Se colocarán una luz intermitente de color ámbar y una bocina por el Organizador cerca de los boxes. Cuatro minutos antes del cierre de la zona de espera. El Árbitro, el Director de Carrera, activarán la luz intermitente y la bocina. Si uno o varios Pilotos se retrasan, uno o varios Pilotos de reserva les sustituirán.

Señal	Significado
Luz Intermitente/Bocina	Entrada a la zona de espera en 4 minutos
4 Minutos Pizarra (4') Zona de espera	La entrada a la zona de espera está cerrada. Los Pilotos y sus motos que no están presentes en la zona de espera no iniciarán la carrera.
	La parrilla de salida está despejada
	Al toque de silbato, todos, excepto los Pilotos y los oficiales esenciales, debe abandonar de la zona de salida.
	Los Pilotos se preparan para tomar la salida.
Pizarra 15 segundos (15") (Al inicio)	15 segundos hasta que el procedimiento comenzado entra en su fase final.

Las señales de bandera oficiales serán efectuadas a través de una bandera que mide 750 mm de alto y 600 mm de ancho con el siguiente significado:

Señal	Significado
Bandera roja (mínimo de 2 banderas rojas) (Todas las falsas salidas deben indicarse agitando una bandera roja) (La bandera roja únicamente podrá ser utilizada por el Árbitro y el Director de Carrera.	Todos los Pilotos han de detenerse
Bandera negra y pizarra con el número del Piloto en ella	El Piloto en cuestión debe detenerse
Bandera amarilla, fija	Peligro, pilotar con precaución
Bandera amarilla, agitada	Peligro inmediato, prepararse para detenerse sin adelantar.
Bandera azul, agitada (mínimo dos banderas azules) (La bandera azul debe ser utilizada por los Comisarios suplementarios o especializados en dicha bandera únicamente)	Peligro, está a punto de ser doblado
Bandera verde	Pista despejada
Pizarra "1 vuelta"	Última vuelta
Bandera a cuadros negros y blancos	Final de los entrenos, mangas clasificatorias, carreras

La señalización oficial por banderas debe indicarse por medio de banderas que midan, aproximadamente, 750 x 600 mm. con los colores siguientes:

Bandera	Significado
BANDERA ROJA	Parada obligatoria para todo el mundo. Toda salida nula, será indicada agitando la bandera roja.
BANDERA NEGRA Con el número del Piloto	Parada para el Piloto en cuestión, que no podrá reemprender la marcha. Esta bandera debe presentarse inmóvil.
BANDERA NEGRA CON CIRCULO NARANJA Con el número del Piloto	Mostrada únicamente bajo la orden del Director de Carrera, informa al Piloto que lleva ese número de dorsal, que su motocicleta tiene problemas técnicos/mecánicos, por lo que éste, deberá detenerse y abandonar la pista pudiendo proceder a la reparación, o, en su defecto, retirarse. Una vez que al Piloto le ha sido mostrada tres veces esta bandera y no se detiene, le será mostrada la bandera negra de detención inmediata y no podrá reemprender la marcha. Esta bandera debe presentarse inmóvil.
BANDERA AMARILLA	<u>Inmóvil</u> : Peligro, conducir prudentemente. <u>Agitada</u> : Peligro inmediato, conducir lentamente, prohibido saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. Cuando esta bandera se presente en una sección de saltos múltiples, los corredores deberán negociar cada salto por separado hasta que haya pasado la zona en cuestión. El Piloto que infrinja esta norma será sancionado por el Arbitro de la Competición con una penalización de hasta 1 vuelta o la desclasificación.
BANDERA BLANCA CON CRUZ ROJA	Indica la presencia de personal sanitario en la pista. Prohibición total de saltar y adelantar. El Piloto que infrinja esta norma será sancionado por el Arbitro de la Competición con la desclasificación.
BANDERA AZUL	<u>Inmóvil</u> : Prepárese para ser doblado por un Piloto. <u>Agitada</u> : Atención, Vd. va a ser doblado de inmediato por un Piloto.
BANDERA VERDE	Pista libre para la salida de la manga. Solo se utilizará en el procedimiento de salida.
BANDERA DE CUADROS BLANCOS Y NEGROS	Fin de la carrera. Esta bandera debe presentarse agitada.
BANDERA DE CUADROS BLANCOS Y NEGROS + BANDERA AZUL	Estas banderas serán presentadas conjuntamente cuando un Piloto vaya a ser doblado por el Piloto cabeza de carrera, muy cerca de la línea de llegada de la última vuelta. La bandera azul debe presentarse inmóvil. Esto significa que la carrera finaliza para el Piloto cabeza de carrera, pero no

para el Piloto que marcha delante de él, que deberá completar otra vuelta.

07.10 PILOTOS Y CATEGORIAS

Podrán participar en la Copa de España de SuperEnduro los Pilotos acorde a las siguientes categorías:

Categorías	Edades
Elite	A partir de 18 años.
Júnior	A partir de 17 años y hasta los 21 años o que cumplan 22 años durante el presente año.
Júnior 125cc	A partir de 14 años y hasta los 17 años o que cumplan 18 años durante el presente año.
Aficionados	A partir de 18 años.
Femenino	A partir de 15 años.

07.11 NUMERO DE INSCRIPCIONES

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, un mínimo de **3** ~~4~~ Pilotos deberá tomar la salida en el inicio del evento en esa categoría, exceptuando en la categoría Femenino, 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.

En el caso de que, en una categoría, no se llegue al mínimo de Pilotos participantes en las dos primeras pruebas de la Copa, esa categoría quedará desconvocada para el resto del año.

Si el número de inscripciones recibidas es insuficiente, en este caso participaran conjuntamente con la categoría inmediatamente superior.

Si hubiera demasiadas solicitudes de inscripción, el método de selección debe ser estipulado en el Reglamento Particular. Los diez Pilotos que estén clasificados en esta Copa 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.

07.12 FECHA DE CIERRE DE LAS 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 hasta las 24 horas del jueves anterior al día de la prueba.

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 la 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.

El Piloto será el único responsable de todas las personas a las que atañe su inscripción. Toda maniobra desleal, incorrecta, fraudulenta o contraria al 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.

07.13 NÚMEROS DE DORSAL

El Cronometrador adjudicará los números de dorsal, respetando a los Pilotos con dorsal fijo en el RFME Campeonato de España de Enduro (Categorías Enduro 1, 2, 3 y Junior Open) que tendrán derecho a la utilización del mismo en esta Copa.

07.14 EQUIPACION Y VESTIMENTA DE PROTECCIÓN

Es responsabilidad de cada Piloto elegir un casco y una equipación que reúna las condiciones de seguridad apropiadas. Tanto el casco como la vestimenta han de ser conformes a la normativa del FIM Campeonato del Mundo de SuperEnduro.

Los Pilotos son los responsables de elegir la protección y la duración de uso de su casco y su vestimenta.

Durante los entrenamientos y mangas, los Pilotos deben ir equipados de la siguiente manera:

1. Cascos

Acorde a las normas RFME/FIM.

2. Protección de los Ojos

El Piloto llevará colocadas las gafas protectoras a la salida de los correspondientes entrenamientos y mangas.

Está permitido el uso del rollo protector de gafas. Queda estrictamente prohibido el uso de kits protectores de usar/tirar.

3. Calzado y vestimenta de protección

La vestimenta mínima a utilizar será:

- Botas de cuero o material equivalente hasta las rodillas.
- Guantes resistentes.
- Pantalones largos (hasta los tobillos).
- Con el fin de evitar rasguños, en caso de accidente, los brazos de los Pilotos estarán enteramente cubiertos por una vestimenta de protección de material apropiado.
- Protección del tórax/espalda.

4. Número de dorsal

Es obligatorio llevar los números de dorsal sobre la camiseta o sobre la protección en caso de llevar ésta sobre la camiseta.

Éstos deben ser de tamaño y contraste suficiente para facilitar la correcta visibilidad a Cronometraje y a Dirección de Carrera.

5. Apellido, Nombre del Piloto

Pueden llevar impreso el nombre o apellido en la espalda de la camiseta.

No se permiten moteles ni palabras que puedan ser malsonantes.

07.15 VESTIMENTA DE PILOTOS FUERA DE PISTA, MIEMBROS EQUIPOS Y MECANICOS

Todos los Pilotos, mecánicos y miembros de los equipos deben vestir correctamente, teniendo un comportamiento profesional, no estando permitido circular con el pecho descubierto por ninguna zona del circuito.

En las zonas de acceso restringido (Paddock, zona de espera, zona de mecánicos...) solo serán admitidas las personas cuyo aspecto sea profesional y lleven la acreditación correspondiente para dicha zona.

El calzado del tipo sandalia/chancas (con los dedos desprotegidos) por razones de seguridad, no está permitido ni en las zonas de mecánico ni en la de espera.

07.16 COMPORTAMIENTO DE LOS PILOTOS Y ASISTENCIA

En todo momento, los Pilotos se comportarán de acuerdo con lo reflejado en las presentes Reglas:

Los Pilotos deben ser física y mentalmente aptos para controlar su motocicleta con el fin de promover la seguridad de otros Pilotos, miembros del equipo, oficiales, espectadores y otras personas participantes del evento.

Los Pilotos informarán de cualquier trastorno médico o lesiones que puedan tener al Árbitro.

En cualquier momento durante el evento, a petición del Comisario Técnico, el Piloto debe presentarse ante él y/o a su motocicleta y/o equipo para la verificación técnica.

Los Pilotos serán responsables de las acciones de los miembros de su equipo.

Los Pilotos y miembros de equipos tienen prohibido desplazarse en cualquier vehículo por la pista fuera de las sesiones de entrenamientos y mangas.

Los Pilotos obedecerán las señales oficiales de bandera y las pizarras que transmitan instrucciones.

Los Pilotos son responsables de asistir a las reuniones informativas y de comprender toda la información e instrucciones emitidas. El director de su equipo también podrá asistir a las reuniones de los Pilotos.

Los Pilotos deben conducir/pilotar de manera responsable para que no se cause ningún peligro a otros Pilotos ni al resto de los participantes del evento.

Sólo las siguientes señales están permitidas entre Pilotos/motocicletas y personas relacionadas con ellos: Los datos e imágenes del cronometraje oficial por transponder y cámaras proporcionadas exclusivamente por el Promotor, mensajes de pizarra que se muestran en las zonas reservadas para las pizarras de información y el lenguaje corporal, todo ello permitido para una correcta comunicación con el Piloto.

La comunicación por radio con los Pilotos está estrictamente prohibida.

Se prohíbe cualquier ayuda externa a los Pilotos en el transcurso de la prueba, a menos que sea la proporcionada por los comisarios en el desarrollo de su deber en interés de la seguridad. El Piloto puede ser sancionado por cualquier infracción de esta norma.

Los comisarios podrán ayudar a los Pilotos levantando las motocicletas, moviéndolas a un lugar seguro. Todas las reparaciones o ajustes deberán ser realizadas por el Piloto, trabajando sólo, sin ayuda externa.

Los Pilotos únicamente pueden usar la pista. No obstante, en caso de que accidentalmente se salgan de ella, y puedan continuar de manera segura y reentrar en la pista, sin haber supuesto una ventaja, desde el punto más cercano a donde abandonó la pista.

Acortar la pista está prohibido. La sanción impuesta por ganar una ventaja o adelantar acortando la pista podrá de ser desde una penalización por tiempo de 10 segundos, hasta la descalificación, quedando a criterio del Árbitro. También podrán ser impuestas otras sanciones.

Los Pilotos que entren en el Paddock durante la carrera no se les permitirá reincorporarse de nuevo a la misma.

Los Pilotos no podrán utilizar ningún dispositivo auxiliar de arranque o dispositivos de elevación durante la salida. El sistema de bloqueo de horquilla está permitido.

Una vez el Piloto ha tomado su posición en la parrilla de salida, no podrá cambiarla, ni regresar a la zona de espera, ni recibir asistencia antes de la salida.

A los Pilotos con problemas mecánicos en la zona de espera, que no tengan éxito en la reparación antes de que se muestre la pizarra de un minuto (1'), no se les permitirá comenzar la carrera. La sanción por infringir esta norma es la descalificación de la carrera.

Los Pilotos que tengan problemas mecánicos en la parrilla de salida, no podrán recibir ninguna ayuda exterior. La sanción por infringir esta norma es la descalificación de la carrera.

Cuando se cruce la línea de meta, el Piloto siempre estará en contacto con su motocicleta.

07.17 CAMARAS A BORDO

La RFME, el Promotor o el Organizador de la prueba pueden solicitar a algunos Pilotos la colocación de cámaras en sus motocicletas.

Cuando una motocicleta esté equipada con alguna cámara, ésta, junto con su equipo, deberá estar colocada en la motocicleta durante el tiempo que se considere necesario para efectuar su función.

Las cámaras serán colocadas, como mínimo, una hora antes del comienzo de los entrenamientos.

Los Pilotos/equipos deben colaborar y ofrecer ayuda a los técnicos designados para facilitar el montaje del equipo gráfico.

Cualquier dispositivo de captura de imágenes colocado de manera personal deberá estar colocado de tal manera que no resulte peligroso para el Piloto que lo utiliza ni para el resto de participantes.

Es responsabilidad del Piloto cumplir este punto.

La RFME es la propietaria de los derechos de imagen, por lo que puede no autorizar la utilización de este tipo de dispositivos.

07.18 TRANSPONDER

Las motocicletas estarán equipadas con un transponder proporcionado por la empresa de cronometraje.

Durante las verificaciones administrativas, el transponder le será entregado al Piloto, contra un depósito de garantía de 100 €.

El transponder debe fijarse la motocicleta en la posición y orientación que indique la empresa de cronometraje. La fijación correcta del soporte de transponder consistirá como mínimo, en bridas de plástico, de ser posible, realizar la sujeción preferiblemente con tornillos o remaches.

El velcro o adhesivo por sí solos no serán aceptados en ningún caso. El clip de retención del transponder también debe estar asegurado por una brida de plástico.

El Piloto es el único responsable de los procedimientos anteriormente mencionados.

La pérdida del transponder durante el evento dará lugar a una multa a pagar en el acto de 200 €. El Piloto es el único responsable del transponder.

07.19 DESARROLLO DE LA PRUEBA

1. Verificaciones Administrativas

Los Pilotos inscritos en la prueba están obligados a acreditar su presencia e identidad mediante un documento oficial (DNI, Licencia, Permiso de Conducción, Pasaporte, etc.)

La lista de inscritos definitiva se entregará al Director de Carrera, al finalizar las verificaciones administrativas.

En el momento que realice la verificación administrativa el Piloto junto con la documentación de la prueba recibirá las siguientes acreditaciones:

- Un pase personal de Piloto, de uso obligado por parte del mismo. (Cualquier pase de Piloto que esté siendo utilizado por otra persona será retirado de inmediato)
- Un pase de mecánico, con derecho a acceso a la zona de mecánicos.
- Un pase de acompañante.

2. Verificaciones Técnicas

Antes de los entrenamientos, se efectuará un control técnico de acuerdo con el horario previsto en las Reglas de la Copa y el Reglamento Particular. Las verificaciones técnicas deberán efectuarse en el mismo lugar de la prueba.

Cada Piloto o su mecánico pueden presentar un máximo de una motocicleta y dos silenciadores de repuesto. Un Piloto puede utilizar una motocicleta proporcionada por otro Piloto, siempre y cuando la máquina haya completado las verificaciones técnicas y administrativas.

A petición del Comisario Técnico, los Pilotos deben presentarse a la verificación técnica con su casco. Cualquier pieza de la motocicleta, a excepción del chasis que debe estar marcado, se puede modificar, ajustar o reemplazar.

Durante el evento, en todo momento el Piloto es responsable de mantener su motocicleta conforme a lo exigido en el reglamento.

Los oficiales podrán en cualquier momento del evento retirar una motocicleta, si consideran que puede ser peligroso para el Piloto y el resto de participantes.

Las motocicletas deben estar conformes al reglamento técnico FIM anexo 01 "Enduro"/Anexo de SuperEnduro.

El silencioso debe pasar los controles de nivel sonoro realizados según el artículo 01.79 de las Reglas Técnicas FIM de SuperEnduro, anexo I, durante las Verificaciones Técnicas y ser marcados por la organización.

Para esta prueba, las entradas de la caja de filtros de aire de la motocicleta no deben obstruirse y ciertos materiales (esponjas, paños, espumas, etc.) no deben ser colocados dentro de la caja del filtro de aire, excepto el filtro de aire.

Durante todo el evento, el Comisario Técnico, bajo la supervisión del Árbitro pueden comprobar cualquier motocicleta. Si, durante la prueba, la máquina supera el nivel máximo permitido en el test de control de ruido, el Piloto será penalizado con un minuto, la primera vez y descalificado de la prueba la segunda vez.

Cuando una motocicleta no supera el control de ruido, el Piloto debe resolver inmediatamente el problema antes del siguiente control de ruido.

3. Controles Médicos

En cualquier momento, durante el desarrollo de la prueba, se puede realizar un control médico especial por parte del médico oficial o por parte de algún médico designado por el jefe de los servicios médicos.

Todo Piloto que rehúse someterse a un control médico especial, será desclasificado de la prueba y su caso remitido a la RFME por si hubiera lugar a algún tipo de sanción.

El control médico especial será solicitado por el Árbitro o por un Delegado de la Comisión Médica de la RFME.

4. Inspección del Circuito

Se efectuará una inspección del circuito antes de la sesión de entrenamientos. Si fuera necesario, se realizaría una segunda inspección.

La inspección será efectuada por el Árbitro de la prueba junto con el Director de Carrera y el Organizador, pudiendo asistir al mismo, representantes del Promotor, representantes de los Pilotos y/o el Delegado de los Pilotos.

5. Reuniones de los Oficiales y Organizadores

Después de la inspección del circuito, tendrá lugar una reunión con los Organizadores. Están obligados a asistir a estas reuniones: el Árbitro, representantes del Promotor, del Organizador y podrá acudir el Delegado de los Pilotos. Están invitados a la misma los demás Oficiales de la prueba.

Se celebrarán cuatro reuniones con los Oficiales, el Promotor y los Organizadores. Se llevarán a cabo una el día antes del evento, otra después de los controles técnicos y administrativos, y otra tres horas antes del inicio de los entrenamientos. Una cuarta y última reunión, se llevará a cabo al final del evento.

Un secretario/a estará presente con el fin de redactar las actas de las reuniones.

El Árbitro puede convocar reuniones para asuntos urgentes y para el buen desarrollo del evento.

6. Entrenos/Restricciones

Está prohibido a los Pilotos participantes en la Copa de España de SuperEnduro, entrenar durante los seis días anteriores a la celebración de la prueba, en el circuito donde vaya a celebrarse ésta, a no ser que la actividad sea autorizada por la RFME.

7. Briefing

Se podrá organizar un Briefing obligatorio para todos los Pilotos participantes o sólo para los Pilotos convocados al mismo. El Árbitro indicará la posibilidad de asistencia de invitados al mismo.

El lugar del Briefing será siempre cercano al circuito.

Asistirá al Briefing, además de los Pilotos mencionados anteriormente, el Director de Carrera.

Durante el Briefing se informará sobre los temas concernientes a seguridad y sobre los procedimientos a seguir en la prueba.

Es responsabilidad de todos los Pilotos y equipos, asistir al Briefing (ya sea obligatorio o voluntario), estar al corriente de todas las informaciones allí expuestas y seguir las instrucciones allí explicadas.

La no asistencia de un Piloto a un Briefing obligatorio se sancionará a criterio del Árbitro.

07.20 FORMATO DE CARRERA

El Árbitro y el Director de Carrera definirán el formato final, una vez concluidas las verificaciones administrativas, todas las categorías serán a dos mangas que se colocarán en parrilla según el orden de la manga de clasificación, no existirá la salida invertida.

07.21 ENTRENAMIENTOS LIBRES, CRONOMETRADOS Y SUPER POLE

1. Entrenamientos Libres

Los Pilotos de todas las categorías tendrán derecho a dos sesiones de entrenamientos libres del tiempo determinado en su categoría. El Horario indicará las condiciones disponibles para los entrenamientos.

2. Entrenamientos Cronometrados

En todas las categorías, los Pilotos se dividirán dos grupos siempre que sean más de 10 inscritos. En el caso que sean 20, 19 o 17... será la mitad, pero si son 21 o más se realizarán 3 grupos y el orden en la primera carrera será a criterio del Árbitro y del Director de Competición intentando que no coincidan Pilotos con reconocido prestigio en el mismo grupo, esta circunstancia solo será en la primera carrera, en las siguientes carreras, se dividirán según la clasificación de la Copa, ejemplo:

El primer clasificado será el primero del grupo A, el segundo clasificado será el primero en el grupo B, el tercer clasificado será el segundo del grupo A, el cuarto clasificado será el segundo en el grupo B y así hasta el final, en el caso que sean más de 20 Pilotos se realizarán 3 grupos A, B y C el criterio será el mismo pero dividido entre 3.

En el caso de que en una categoría haya más de 14 inscritos pasarán directos a la carrera los 10 mejores clasificados, el resto correrán una carrera de repesca que pasaran los 4 primeros que ocuparán la parrilla de carrera de la siguiente forma: el primero será el 11º en elegir posición, el segundo el 12º...

Este orden se mantendrá en las mangas de entrenamiento libre y en la manga de clasificación, los tiempos de entrenamiento libre no se tendrán en cuenta. Solo se tendrá en cuenta el tiempo obtenido en la manga de clasificación.

Cuando se modifica el trazado de la pista durante el evento, todos los Pilotos deben estar informados y tener la posibilidad de examinar a pie la parte de la pista que haya sido modificada.

Todos los Pilotos de cada categoría deben haber realizado al menos una vuelta de entrenamientos cronometrados.

3. Super Pole

A la finalización entrenamiento cronometrado de la categoría Elite, los 3 Pilotos de cada grupo que obtuvieron los mejores tiempos, serán los calificados para realizar la Super Pole.

Esta Super Pole constará de dos vueltas por Piloto: una vuelta de lanzamiento y una segunda vuelta cronometrada. Los Pilotos comenzarán en intervalos de 20 segundos en 3 grupos de 2 en el orden inverso al de entrenamiento cronometrado de la categoría Elite. La vuelta de lanzamiento se iniciará cuando el Piloto cruce la línea de meta por primera vez.

Los tres Pilotos con mejores tiempos de la Super Pole les dará derecho para elegir o se les otorgarán puntos excepcionales: al primero 3 puntos, al segundo 2 puntos, al tercero 1 punto. Estos puntos contarán para los rankings finales de la Copa y del evento.

Durante el entrenamiento, los Pilotos no están autorizados a detenerse en cualquier lugar en el circuito, excepto en un lugar indicado por el Árbitro en el Briefing.

Los entrenamientos o ensayos para la salida, únicamente están permitidos al final de la última sesión de los entrenamientos libres de cada grupo. Constará de un minuto de práctica o ensayos de salida. Cualquier infracción será sancionada con una advertencia.

07.22 PROCEDIMIENTO DE SALIDA

En cada Final de las diferentes categorías, los Pilotos elegirán su emplazamiento en la parrilla de salida en función de los resultados de los entrenamientos cronometrados y carrera de repesca.

La valla de salida debe estar dispuesta de tal forma que permita una salida regular.

No se podrán realizar reparaciones, ni cambiar la posición, una vez situada la motocicleta en la Parrilla de Salida.

El procedimiento de salida será el siguiente:

3 MINUTOS Antes de la salida	Se enseña el panel de 3 minutos. Con un pitido se inicia el procedimiento de acceso a la zona de salida. No se realizará vuelta de reconocimiento. Se entrará con el motor parado en la parrilla de salida. Se colocarán en dos filas de 7 y los Pilotos de la parte trasera tienen que tener la rueda delantera justo en línea de la trasera del Piloto que le preceda, no se admitirá y será sancionado el Piloto que desplace la moto, es por seguridad.
Desde ese momento	Los Pilotos comienzan a acceder a la zona de salida por el orden reflejado, con su motocicleta con el motor apagado. Si un Piloto tiene problemas mecánicos en la zona de espera y no ha podido reparar la motocicleta antes de que se cierre el acceso a la zona de salida, deberá esperarse a que la valla de salida haya sido abatida. Una vez caída la valla, podrá acceder a la zona de salida y emprender la marcha. La sanción por infringir este punto es la desclasificación de la manga en cuestión.
1 MINUTO Antes de la salida	Con la señal de un Oficial, los Pilotos arrancan los motores de sus motocicletas, con la ayuda de su mecánico. Este no puede arrancarla, solo puede ayudar al Piloto a hacerlo. Una vez en marcha la moto, el mecánico abandona la zona de salida. La zona de salida ha de quedar libre de mecánicos. Si un Piloto no llega a conseguir arrancar su motocicleta, el Director de carrera ha de parar la salida y retirarse de la misma sin estorbar al resto de Pilotos y con sus propios medios y sin asistencia exterior, e intentar solucionar el problema, pero ya no podrá salir en la parrilla y deberá quedarse fuera y esperar que el comisario le deje entrar, que será en cuanto hayan salido todos los Pilotos. Quedarse quieto y esperar la caída de la valla. No es admisible porque si es un Piloto de la primera fila el Piloto que queda detrás tiene que esquivarlo y puede causar un accidente.
15 SEGUNDOS Antes de la salida	Se muestra el panel de 15" fijamente durante 15 segundos antes de la salida. Si un Piloto tiene problemas mecánicos en la valla ha de levantar la mano y el comisario debe parar la carrera y hacer que el Piloto salga de la parrilla una vez que levante la mano no podrá salir en parrilla y tendrá que seguir el procedimiento indicado anteriormente de salida, indicando el comisario cuando incorporarse a la manga una vez caída ésta.
5 SEGUNDOS Antes de la salida	Se esconde el panel de 15'' en el mismo momento en el que se enseña fijamente el panel de 5''. La valla de salida se abatirá entre el segundo 5 y 10 siguientes a la aparición de este panel.

El Piloto que se salte un obstáculo tiene 5 segundos de penalización, y en el caso de caída, tiene que entrar en el sitio más cerca del circuito.

Las salidas serán colectivas y con el motor en marcha.

El Árbitro dará la orden de la caída de la valla. Tanto el accionamiento de la valla como el Comisario encargado del mismo deberán estar protegidos de la mirada de todos los Pilotos.

La zona de delante de la valla de salida estará reparada con la finalidad de ofrecer las mismas condiciones de salida a todos los Pilotos.

Los Oficiales necesarios y prensa son las únicas personas autorizadas a estar presentes en la zona de salida.

Salidas falsas

En caso de una salida falsa, se realizará una nueva salida.

Toda salida falsa será indicada agitando una bandera roja.

Los Pilotos deberán regresar a la zona de espera y una nueva salida será dada tan pronto como sea posible.

Después de una salida falsa no está autorizado el cambio de motocicleta.

El Director de Carrera puede solicitar la exclusión del/los corredor/es responsable/s de una salida falsa, no permitiéndoles tomar parte en la nueva salida.

Los corredores reservas no admitidos en una manga, no pueden tomar la salida en ella después de una salida falsa.

Detención de una manga

El Director de Carrera tiene el derecho, por propia iniciativa, de detener prematuramente una manga, de anular una parte o toda la manga por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor. En este caso se enseñará a los corredores una bandera roja.

Existen tres posibilidades:

1.- Antes de las 2 primeras vueltas

Si una manga es detenida antes de las 2 primeras vueltas, será recomenzada inmediatamente. Los corredores deberán regresar a la zona de espera y una nueva salida será tomada tan pronto como sea posible.

El cambio de motocicleta no está autorizado.

Si uno o varios Pilotos son considerados responsables de la detención de la manga, pueden ser sancionados con no tomar parte en la nueva salida. Ningún Piloto reserva (si los hubiera) será añadido.

2.- Después de las 2 primeras vueltas y hasta el 50% de las vueltas programadas.

Si una manga es detenida antes del 50% de las vueltas programadas, será recomenzada. Los Pilotos deberán regresar a la zona de espera y una nueva salida será tomada tan pronto como sea posible, hasta 30 minutos después de haberse mostrado la bandera roja.

El cambio de motocicleta está autorizado. Éste se podrá realizar hasta 5 minutos antes de la nueva salida y la moto debe estar en la zona de espera.

Si uno o varios Pilotos son considerados responsables de la detención de la manga, pueden ser sancionados con no tomar parte en la nueva salida.

Si uno o varios Pilotos que hayan tomado parte en la primera salida no pueden repetir la salida o han sido desclasificados, los Pilotos reservas (si los hubiera) pueden tomar parte en la nueva salida.

3.- Después del 50% de las vueltas programadas.

Si una manga es detenida después de que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada.

El procedimiento de clasificación de la manga será el siguiente:

1. Para los Pilotos que han pasado antes de mostrarse la bandera roja, se establecerá una clasificación en base al total de vueltas efectuadas.

2. Para los Pilotos que no han pasado, antes de la interrupción de la carrera, se establecerá una clasificación en base a su anterior vuelta de carrera.

3. La clasificación completa se establecerá combinando las dos clasificaciones parciales obtenidas según el principio vueltas/tiempo.

Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una sola vez. Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

Control de ruido después de una manga

Después de la finalización de cada manga, se les podrá efectuar a una o varias motocicletas elegidas al azar, un control de ruido de acuerdo con lo establecido en las Reglas Técnicas, pudiéndosele efectuar este control a más motocicletas si así lo solicitara Dirección de Carrera o el Comisario Técnico.

Se utilizará el sistema 2 Metros Max para medir el nivel sonoro de las motocicletas:

A) 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.

B) 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 45°, 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.

C) 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.

D) 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 controlador 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 controlador técnico está situado permanentemente en el punto de medición, es aconsejable que lleve protector de oídos (cascos o bien tapones para los oídos).
- El controlador 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 controlador técnico 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 sobre régimen 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 controlador técnico 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)

E) 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.

Ninguna modificación (de cualquier forma posible) del canal de las rpm está autorizado.

Durante el control de sonido, el motor debe alcanzar el régimen máximo de rpm (es decir, al menos, las rpm mínimas establecidas para cada clase por el Director Técnico RFME de acuerdo con la información proporcionada por los fabricantes), en posición de punto muerto de la caja de cambios (a criterio del controlador técnico). Cualquier intento del participante de evitar que su motor llegue al régimen máximo de rpm posible, será considerado una infracción de las presentes Reglas de la Competición.

No está permitido el uso de “dB Killers” que no se consideren piezas originales fabricadas por el fabricante del escape.

Un motor claramente poco revolucionado es fácilmente detectable al oído.

En caso de duda, compruebe el valor de las rpm con un tacómetro.

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

Los niveles máximos de ruido para todas las categorías son los siguientes:

1.- Verificación Inicial:	
111* dB/A	(109 dB/A +2 dB/A de tolerancia por la precisión del método)
2.- Después de una manga:	
112* dB/A	(111 dB/A +1 dB/A de tolerancia por la degradación del silencioso)

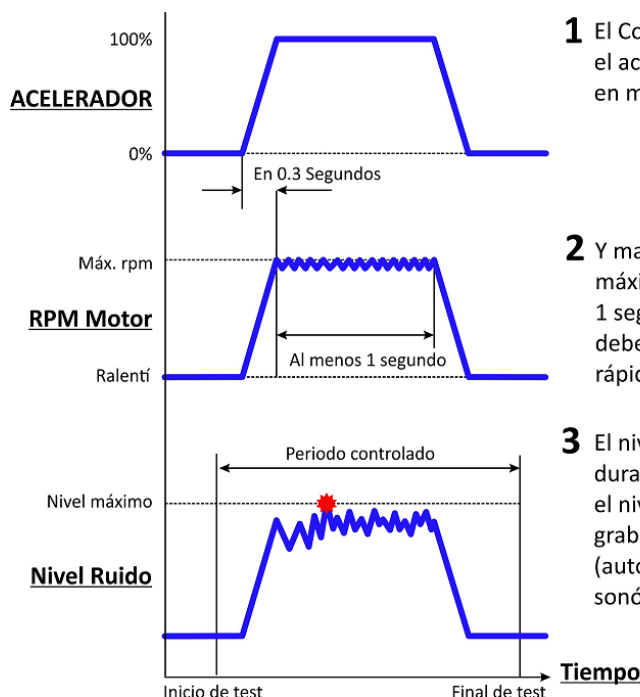
***Durante la temporada 2026, se amplía el nivel máximo de ruido 2dB/A más, quedando el límite como sigue:**

- 113 dB/A (en la verificación inicial)
- 114 dB/A (después de una manga)

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.

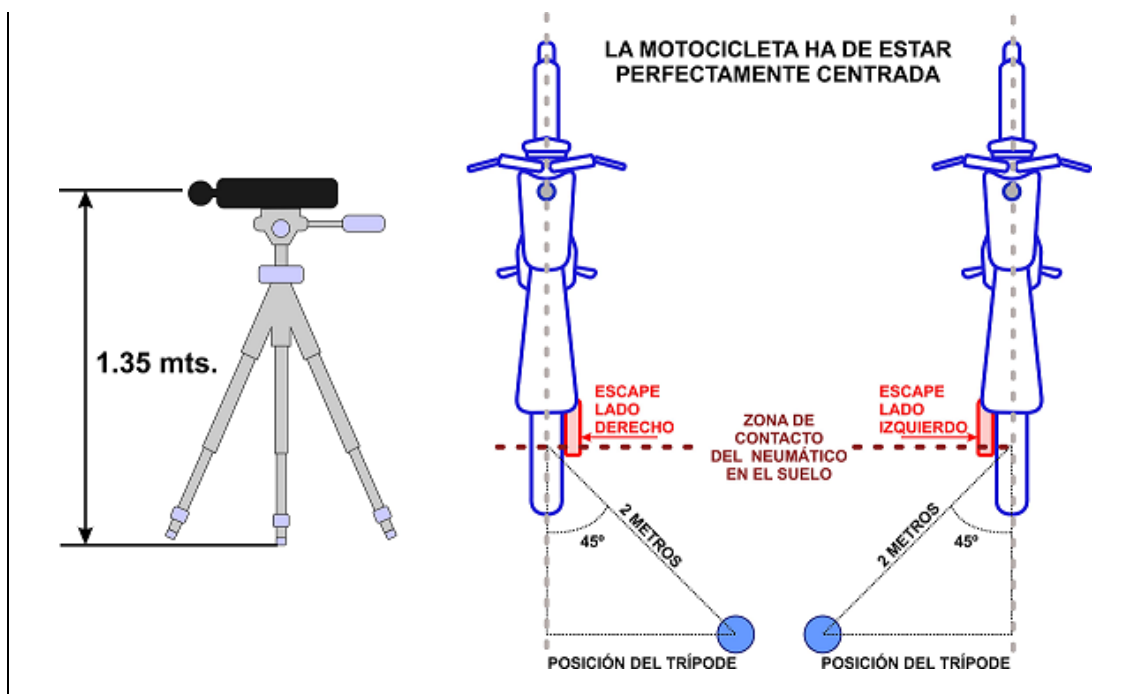
Otros escapes de recambio podrán ser presentados después que todos los participantes hayan presentado sus motocicletas, o durante los días posteriores del evento.



1 El Comisario debe abrir el acelerador al máximo en menos de 0,3 segundos

2 Y mantenerlo a las máximas rpm al menos 1 segundo. Después debe cerrar el acelerador rápidamente.

3 El nivel de ruido se mide durante todo el periodo y el nivel máximo debe grabarse en todo caso (automáticamente por el sonómetro)



07.23 RESULTADOS

Todas las sesiones de entrenamientos y las mangas deben ser cronometradas, con la difusión de los tiempos en monitores de televisión y por escrito. El cronometraje seguirá funcionando hasta:

- Dos minutos después de cada sesión de entrenos obligatorios cronometrados.
- Dos minutos después de la llegada del vencedor de la manga en cuestión.

El vencedor de una manga es el Piloto que cruza el primero por la línea de meta.

Todos los Pilotos que participen en la manga, serán clasificados por el orden de llegada y según el número de vueltas efectuadas.

Todos los Pilotos que finalicen la manga con el mismo número de vueltas que el vencedor, serán clasificados por el orden en el que hayan pasado la línea de llegada, seguidos por los Pilotos con una vuelta menos, después, dos vueltas menos y así sucesivamente.

Los Pilotos que no acaben la manga, clasificarán por vueltas siempre detrás de los Pilotos que hayan finalizado la misma.

Los Pilotos deben de cruzar la línea de llegada dentro de los dos minutos siguientes al tiempo empleado por el vencedor de la manga. En el caso de sobrepasar los dos minutos, su tiempo no se incluirá en los resultados.

En el caso que por error, la bandera a cuadros se muestre por el Oficial, después del tiempo oficial de cronometraje, el orden de llegada será determinado por el orden de paso en el momento del tiempo oficial.

Si por otra circunstancia, la bandera se mostrara antes del tiempo oficial, el orden de llegada será determinado por el orden de la carrera, en el momento en el que se ha enseñado la bandera a cuadros. Todos los resultados deben de ser homologados por el Árbitro.

Los resultados no serán oficiales hasta que no haya transcurrido el tiempo hábil para presentar reclamaciones.

Si una reclamación y/o apelación es interpuesta, los resultados no podrán ser considerados como definitivos hasta tanto en cuanto no se haya tomado una decisión final por el órgano competente.

07.24 PUNTUACION

Los puntos adjudicados a los Pilotos según su orden de llegada en cada manga final en todas las categorías, son:

1º	20 Puntos	9º	7 Puntos
2º	17 Puntos	10º	6 Puntos
3º	15 Puntos	11º	5 Puntos
4º	13 Puntos	12º	4 Puntos
5º	11 Puntos	13º	3 Puntos
6º	10 Puntos	14º	2 Puntos
7º	9 Puntos	15º	1 Punto
8º	8 Puntos		

El vencedor del evento será el primer Piloto que franquee la línea de llegada de la Super Pole

Por categorías:

- El vencedor de la categoría Elite, será el Piloto que haya obtenido el mayor número de puntos en la suma de las mangas finales.
- El vencedor de la categoría Júnior, será el Piloto que haya obtenido el mayor número de puntos en la suma de las mangas finales.
- El vencedor de la categoría Júnior 125cc, será el Piloto que haya obtenido el mayor número de puntos en la suma de las mangas finales.
- El vencedor de la categoría Aficionados, será el Piloto que haya obtenido el mayor número de puntos en la suma de las mangas finales.
- La vencedora de la categoría Femenino, será la Piloto que haya obtenido el mayor número de puntos en la suma de las mangas finales.

En caso de empate, obtendrá la mejor posición el Piloto que haya obtenido una mayor puntuación de los dos en cualquiera de las mangas.

En caso de seguir el empate, quedará clasificado en el lugar superior el Piloto que haya obtenido mayor puntuación en la última manga.

07.25 RESULTADOS/PROCEDIMIENTO

Los resultados presentarán como mínimo, la siguiente información:

- Logotipo
- Nombre de la prueba
- Fecha y lugar de celebración
- Categoría
- Organizador
- Posición, dorsal, nombre y apellidos de los Pilotos

- Club o Escudería del corredor (Si está inscrito/a en la RFME)
- Motocicleta (Si tiene licencia de constructor RFME en vigor)
- Vueltas y tiempo empleados
- Pilotos clasificados
- Velocidad media del vencedor
- Nombre y apellidos del Piloto que ha efectuado la mejor vuelta, tiempo y velocidad de la misma.
- Hora de publicación del resultado
- Nombre y firma del Director de Carrera

Los resultados de las sesiones de entrenamientos y las mangas se han de proporcionar a la prensa.

Los resultados finales, debidamente firmados, deben ser entregados al Árbitro.

Se entregará una copia en formato informático (PDF) al organizador para su difusión.

Los resultados en formatos informáticos PDF y CSV serán enviados a las direcciones acordadas para su publicación en la web de la RFME.

07.26 VUELTA DE HONOR

Si la RFME, el Promotor o el Organizador lo solicitan, el vencedor de la prueba debe, inmediatamente después de cruzar la línea de meta, realizar una vuelta de honor, siempre que las condiciones y el tiempo lo permitan.

07.27 CEREMONIA DE ENTREGA DE PREMIOS Y PREMIOS EN METÁLICO

En cada prueba se celebrará una ceremonia para la entrega de los trofeos, siempre que las condiciones meteorológicas lo permitan.

La entrega de trofeos se celebrará según el Protocolo definido por la RFME.

Todo Piloto que se haya clasificado en uno de los tres primeros lugares de la Clasificación Final de la prueba, en cada categoría, está obligado a asistir a la ceremonia de entrega de premios, acompañado de su motocicleta. El incumplimiento injustificado de esta norma, conllevará la pérdida del premio en metálico.

PREMIOS EN METÁLICO - CATEGORIA ELITE

A decidir por el Organizador.

07.28 RUEDA DE PRENSA

Una vez terminada la ceremonia de Pódium, los tres primeros clasificados de la Clasificación Final de la prueba, tienen la obligación de ir inmediatamente a la rueda de prensa (si la hubiera).

La no presencia a este acto, será sancionada con la pérdida de los puntos y los premios obtenidos.

07.29 VERIFICACIONES FINALES

Inmediatamente después del final de la última manga, las tres primeras motocicletas de cada manga, deberán ser depositadas en el parque cerrado durante los 30 minutos siguientes a la llegada del Vencedor, por si hubiese que efectuar un control suplementario en caso de reclamación.

El parque cerrado quedará situado en la zona del Pódium, en las categorías que así lo solicite la RFME, el Promotor o el Organizador, con el fin de exponer estas motos en la entrega de trofeos.

07.30 RECLAMACIONES

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Competición o al Árbitro, acompañando a cada reclamación, un depósito de TRESCIENTOS EUROS (300 €), y haciendo constar en cada una, el nombre del reclamante, el número de Licencia, el dorsal 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 OCHOCIENTOS EUROS (800 €) para las motocicletas de 4 tiempos o de SEISCIENTOS EUROS (600 €) para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida está conforme al Reglamento, la cantidad de QUINIENTOS EUROS (500 €) para las motocicletas de 4 tiempos o de TRESCIENTOS EUROS (300 €) para las 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 Árbitro, el total del depósito será devuelta al reclamante.

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o, tras la decisión del Árbitro, 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 éste. La pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y por el Piloto o persona autorizada por éste.

En caso de reclamación técnica o si, por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento que el Árbitro notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Árbitro, la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en el 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 OCHOCIENTOS EUROS (800 €) y presentar en el plazo de dos días hábiles, ante la RFME, el escrito de recurso correspondiente.

La/s pieza/s motivo de litigio, será/n precintada/s según lo expresado anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación. No podrá efectuarse ninguna reclamación, ni por tanto, recurso de apelación, contra las decisiones del Director de Carrera / Árbitro después de una constatación de hechos, por haber impuesto (o no), una sanción de descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de la bandera negra o la bandera negra con círculo naranja.

07.31 RECLAMACIONES SOBRE CARBURANTES

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de MIL TRESCIENTOS EUROS (1.300 €), efectuado al Director de Competición o al Árbitro.

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 MIL EUROS (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 desclasificación.

Para más información, ver Reglamento de Carburantes.

07.32 RECURSOS 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.

07.33 CONTROL ANTIDOPAJE Y ALCOHOLEMIA

En una prueba pueden efectuarse controles antidopaje y de alcoholemia según lo dispuesto en las Reglas correspondientes.

Al Piloto que le resulte positivo el análisis, se le aplicaran las sanciones dispuestas en el Código de Disciplina Deportiva de la RFME.

07.34 HORARIOS

Los horarios provisionales se publicarán en la página web de la RFME.

Los horarios oficiales serán publicados al finalizar la Verificación Administrativa.

07.35 CIRCUITO

Éstos pueden ser o no permanentes. Pueden estar cubiertos o no.

Se pueden utilizar piedras, y está permitido el uso de cemento/hormigón.

Deberán preverse evacuaciones de agua, especialmente en los circuitos al aire libre.

Longitud

Los circuitos no serán inferiores a 200 m. y su longitud máxima será de 1 km.

Anchura

La anchura utilizable de la pista, aconsejable, no deberá ser en ningún lugar inferior a 3 m. en su punto más estrecho.

Solamente, en casos excepcionales, el Árbitro de la competición podrá autorizar una medida inferior en puntos determinados de la misma.

La pista no debe tener estrechamientos bruscos.

El ancho de la pista, a la salida de un salto, deberá ser como mínimo un metro más ancho que el punto de entrada al mismo.

Espacio vertical

El espacio vertical libre entre la pista y cualquier obstáculo por encima de éste último debe ser de 3 m. como mínimo.

Obstáculos

Para la construcción de los obstáculos, será primordial tener en cuenta la seguridad de los Pilotos, espectadores y oficiales.

Seguridad del público

Debe ser mantenida una zona de seguridad de 4 m. como mínimo entre la pista y el público. Esta zona deberá estar delimitada al público por un vallado o barreras y altos para la protección de éste.

Seguridad de los Pilotos

El trazado del circuito será efectuado en función de la seguridad de los Pilotos en primer lugar. Debe ser dedicada una atención especial a la instalación de los saltos y al ángulo de éstos.

Deben colocarse alrededor de todos los obstáculos (muros, pódium, postes, etc.) balas de paja u otro material absorbente a los choques, que aseguren la protección de los Pilotos.

Debe ser mantenida una distancia mínima de 3 m. entre el límite de la pista, si esta distancia no puede ser mantenida, deberán colocarse balas de paja u otro material absorbente con el fin de separar las pistas, pero siempre manteniendo una zona neutra de un metro.

La pista debe estar delimitada en todo su recorrido por balas de paja.

El día de la carrera deberá haber en el circuito una excavadora en perfecto estado de funcionamiento.

Zona de salida

La valla de salida debe estar emplazada de tal forma que permita una salida regular que ofrezca la misma suerte a todos los participantes.

Línea de salida

El máximo de Pilotos admitidos en la parrilla de salida de las mangas semifinales y final será de 14, según en qué circuitos, se autoriza, a propuesta del Director de la Competición, la reducción del número de Pilotos en cada una de las mangas del evento. En estos casos también se reducirá el número de Pilotos clasificados en cada semifinal para disputar la final, así como los el número de Pilotos que clasifican desde la repesca para la final. Cada motocicleta dispondrá de un metro.

Línea recta después de la salida

La recta de salida hasta el primer viraje debe ser llana y sin saltos.

El largo de esta recta deberá estar comprendido entre 30 y 80 metros.

Puestos de señalización

Debe estar previsto, a lo largo de todo el recorrido, un número suficiente de puestos de señalización para los comisarios, con el fin de indicar a los Pilotos, mediante banderas, las señalizaciones pertinentes. Estos puestos deben estar claramente indicados.

Los emplazamientos deben ser elegidos de tal forma que las señales sean visibles por los Pilotos.

En los saltos o lugares peligrosos, debe asegurarse igualmente la seguridad de los comisarios.

En los accidentes que se puedan producir en los lugares no visibles por los corredores que preceden al accidentado, el comisario deberá colocarse con la bandera pertinente en la trayectoria existente entre el accidentado y estos.

Valla de salida

Es obligatoria la utilización de una valla de salida. Esta valla de salida debe ser un dispositivo transversal, independiente, que se pliegue o baje hacia el Piloto en el momento de su utilización.

Debe ser de construcción sólida y rígida. Debe garantizar una seguridad completa.

Su funcionamiento debe ser controlado manual o automáticamente.

Su longitud aconsejable, será inferior a 30 metros y de tramos individuales de un metro, para que permita la salida a todos los participantes en primera línea, y que cada corredor disponga de un metro útil.

La altura, una vez situada la valla en posición de utilización, no será inferior a 500 mm. medidos en vertical sobre el suelo.

La anchura del hormigón utilizado para su fijación, caso de utilizarse este material, no será superior a 600 mm.

FORMATO DE CARRERA

Entrenamiento Libre 1 (10 minutos)
1º Aficionados
2º Júnior 125cc
3º Femenino
4º Júnior
5º Elite
Descanso
Entrenamiento Libre 2 (10 minutos)
1º Aficionados
2º Júnior 125cc
3º Femenino
4º Júnior
5º Elite
Descanso
Clasificación (10 minutos)
1º Aficionados
2º Júnior 125cc
3º Femenino
4º Júnior
5º Elite
Descanso Lista Clasificación
Carrera 1
1º Aficionados - 6 minutos + 2 vueltas
2º Júnior 125cc - 6 minutos + 2 vueltas
3º Femenino - 6 minutos + 2 vueltas
4º Júnior - 10 minutos + 2 vueltas
5º Elite - 10 minutos + 2 vueltas
Descanso
Carrera 2
1º Aficionados - 6 minutos + 2 vueltas
2º Júnior 125cc - 6 minutos + 2 vueltas
3º Femenino - 6 minutos + 2 vueltas
4º Júnior - 10 minutos + 2 vueltas
5º Elite - 10 minutos + 2 vueltas