

REGLAMENTO CAMPEONATO DE ASTURIAS DE ENDURO/CROSS-COUNTRY 2009

GENERALIDADES

La F.M.P.A. convoca para el presente año el Campeonato de Asturias de Enduro que se regirá por su propio Reglamento Deportivo Regional y por las siguientes normas, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas. Serán disputados en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista Regional, pudiendo participar en la misma los pilotos con las licencias que se mencionan en el apartado .

Todo lo que aquí no aparezca se considerara prohibido.

OBLIGACIONES GENERALES

Se prohíbe recortar, tapar o modificar las placas de número entregadas por la Organización, antes o durante el transcurso de la prueba. No será admitida la salida de aquellas motocicletas que incumplan esta norma.

El Enduro es una prueba a velocidad media impuesta, que se desarrollará total o parcialmente por senderos, caminos, pistas o carreteras abiertas a la circulación normal. En el itinerario se incluirán varias pruebas de clasificación, es decir, pruebas organizadas en tramos cerrados al tráfico normal, y cuyo conjunto generalmente es determinante para el establecimiento de la clasificación general del Enduro.

El Cross-Country es una prueba que se desarrollará total o parcialmente por senderos, caminos, trialeras, circuitos de motocross y pistas cerradas a la circulación normal, en el cual los pilotos darán vueltas al mismo.

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, etc., han sido efectuados.

ACEPTACIÓN DE LAS DECISIONES OFICIALES

Cualquier piloto está obligado a aceptar todos los resultados, medidas, distancia y decisiones oficiales, y autoriza asimismo a los organizadores a publicarlos de la forma que ellos juzguen más apropiada. El piloto accede igualmente a que toda publicidad que él haga vinculada a la competición o que sea hecha en su nombre esté conforme con la verdad, sea precisa y que no se preste a equívocos.

REGLAMENTO PARTICULAR

El Reglamento Particular deberá ser entregado debidamente cumplimentado y en el plazo fijado según norma num.:4 (en un min. De 20 días) y este, será publicado en la Web de la F.M.P.A. ya que deberá estar a la vista o a disposición de todo aquel participante en la prueba que así lo solicite.

El Reglamento Particular debe contener todas las cuestiones descritas en el Formulario Tipo para el Reglamento Particular del Campeonato de Asturias , tales como recorrido, controles horarios, programa horario, derechos de inscripción, dirección, teléfono y fax del Club organizador, oficiales, etc

En las pruebas que requieran el uso de carreteras, vías públicas carretera abierta o cerrada (rally, turismo, concentraciones, pruebas populares, etc.), se ha de indicar el itinerario de forma exhaustiva adjuntando un croquis del mismo . Además se deberá comunicar a los ayuntamientos u organismos competentes, en cuyos términos municipales discorra el trazado del circuito o el itinerario de la prueba, debiendo estar perfectamente señalizados dichos tramos. Habilitando para el control de los cruces o tramos delicados miembros de la organización, policía local o protección civil.

Este debera de venir acompañado del Escrito del Centro de Ambulancias confirmando la prestación del servicio con indicación de días y horario del mismo

INSCRIPCIONES

(FORMA DE INSCRIPCIÓN, derechos y deberes .plazos)

Los derechos de inscripción serán fijados por la Asamblea General de la F.M.P.A. y publicados en su página web. .(La inscripción podrá variar en otros Cptos., Copas o Trofeos que no sean el Cpto. De Asturias)El coste sera de 50 Euros. Y el plazo de inscripción será hasta el jueves anterior a la prueba. Cumplido el plazo el precio de la inscripción será de un 75% mas. Todo piloto que desee participar, deberá remitir la solicitud de inscripción, debidamente cumplimentada y acompañada de los derechos de inscripción, a la Secretaría de la Prueba o inscribirse a través de la web de la F.M.P.A.(www.fmpa.es) pudiendo hacer el pago al momento mediante tarjeta de crédito. Se dará por aceptada la inscripción con la publicación del inscrito en la lista.

Todos los pilotos deberán estar en posesión de la licencia regional o nacional expedida por la F.M.P.A.(si su autonomía se corresponde con el Principado de Asturias);o de Licencia Nacional en caso de pertenecer a otras Federaciones de Motociclismo.

Para puntuar en los Cptos. De Asturias será requisito especial el tener la Licencia expedida por la Federación de esta Autonomía. Lo que no impide la participación y logro de podium de todo aquel piloto que posea Licencia Federativa Nacional cuando pertenezca a otra Provincia.



NUMERO DE INSCRIPCIONES

La Organización tiene el derecho de fijar un límite máximo en el número de inscripciones, el cual deberá estar aprobado por la F.M.P.A. y publicado en el Reglamento Particular. Si hubiera demasiadas solicitudes de inscripción, el método de selección debe ser estipulado en el Reglamento Particular.

Y será:

Tendrán preferencia por orden de inscripción y por orden de pilotos con anterior participación en este campeonato, y que a su vez estén puntuando para el Campeonato de Asturias. Los diez primeros pilotos que estén clasificados en estos Campeonatos tendrán prioridad de admisión. Esto, siempre y cuando hayan realizado su inscripción en tiempo y forma reglamentaria. La no asistencia a una competición deberá ser comunicada y justificada a la organización hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante fax o correo electrónico. Esta comunicación y justificación dará derecho a la reserva del dinero de la inscripción para otra prueba que vaya a disputar el mismo club.

CATEGORÍA Y ESPECIFICACIONES DE LAS MOTOCICLETAS

MINIENDURO (ALEVIN Y JUVENIL) Hasta 85cc

ENDURO1 (SEÑIOR) sup. 250 en 2T y sup. 450 en 4T

ENDURO2 (CADETE Y JUNIOR) : sup. a 80 cc Hasta 250 cc Y sup. a 175 cc Hasta 450cc

VETERANOS (VETERANOS): Menos de 10 inscritos, participan en Enduro1.

CARACTERISTICAS CPTO.

Pruebas puntuables y num. pilotos.

Para que una categoría tenga opción al Campeonato al menos serán necesarias la celebración de 3 pruebas, con un mínimo de 3 pilotos por prueba de dicha categoría.

Características de circuito

El circuito de una prueba de **ENDURO** estará formado total o parcialmente por **senderos, caminos, pistas o carreteras abiertas a la circulación normal** creando un recorrido de una Longitud min. De 4000m y max. de 5000m. Con una anchura min. De 4m.

El recorrido de **CROSS-COUNTRY** debe ser practicable bajo cualquier condición meteorológica, para una motocicleta.

La duración mínima de la vuelta será **4** minutos siendo el máximo de **20** minutos, **en condiciones normales de carrera.**



El recorrido debe estar señalizado con cintas vallas y cartelaria si fuera necesario. Marcando insistentemente las zonas de publico ,zonas de pista zona de cronometraje, zona de control horario (donde se de el caso) y todas aquellas zonas que formen el itinerario oficial destacando los cruces y cambios de carreteras.

Es responsabilidad del piloto seguir el itinerario oficial siendo prohibido su abandono. Nunca se podrá hacer el recorrido en el sentido inverso.El incumplimiento de cualquiera de estas normas podra sancionarse con la exclusion

Esta prohibido entrenar el itinerario antes de la carrera pudiendo sancionarse con la exclusión de la prueba o no aceptación de la inscripción si esto ocurriera.

Y los repostajes se han de llevar a cabo en las Zonas habilitadas para ello.

Será obligatorio señalar y anunciar 8 días antes de la prueba el recorrido y horarios. Todos los vecinos que se puedan ver implicados en esta prueba deberán de ser debidamente informados

Para llevar a cabo una de estas pruebas (al igual que el resto de modalidades),es de destacar que sera imprescindible contar con el permiso pertinente de Delegación de Gobierno, aceptación por parte de las autoridades policiales de la zona y la Consejeria de Medio Ambiente.Asi como el Reglamento aprobado y la autorización del Ayto. de ocupar y pudiendo incluso cortar el trafico habitual de un itinerario en concreto.

-CARGOS OFICIALES

El desarrollo y control de las competiciones será competencia de los cargos oficiales de la misma, que son los siguientes:

- Director de Carrera
- Comisario Deportivo
- Comisario Técnico
- Cronometrador
- Presidente del Jurado
- Delegado de la F.M.P.A.

--Todos los Cargos Oficiales y los adjuntos que se pudieran nombrar se hallan sometidos a la autoridad del Director de Carrera, excepto Comisario Deportivo y Presidente del Jurado (cuando desempeñe esta función y no otra compatible)

--Para cumplir cualquier función en una competición, los Cargos Oficiales deberán estar en posesión de la correspondiente licencia federativa válida para el año en curso.

--Es facultad del organizador de una competición designar a los Cargos Oficiales



Funciones de Cargos:

- DELEGADO DE LA F.M.P.A.

Una vez aprobados los Reglamentos Particulares de cada competición, la F.M.P.A. podrá designar a una persona que colaborará con el club organizador de forma que para el desarrollo de la competición se cumplan las normas establecidas. Tendrá delegada toda la capacidad necesaria para que dichas normas se hagan cumplir durante las actuaciones previas, el desarrollo y conclusión de la competición.

Funciones de resto de Cargos Oficiales ver Título III de Cargos Oficiales en Reglamento Deportivo.

Todos los cargos oficiales, debe permanecer completamente operativa hasta el final del tiempo previsto para la presentación de reclamaciones y hasta que se de por finalizada la competición.

Delegado de Pilotos

Actuara como delegado de pilotos aquel que sea elegido para dicha función por los propios pilotos.

Esta elección se llevara a cabo en el Briefing de la segunda carrera del Campeonato y se han de elegir 2,procurando que ambos sean personas habituales en el Campeonato.

Su funcion sera ser el intermediario, ante posibles problemas, entre organizador,Director de Carrera y Pilotos.Con el fin de llevar a cabo un buen transcurso de la prueba.

En caso de no haber propuestas ni voluntarios seran:

el primer piloto clasificado de la clasificación provisional del Campeonato correspondiente, en su ausencia el segundo clasificado y así sucesivamente

CRONOMETRAJE

El cronometraje será manual o eléctrico, según las posibilidades de cada Club Organizador dando mayor puntuación en el baremo de pruebas a aquellas que utilicen medios tecnológicos y no manuales.

Aun así, será obligatoria la existencia de un doblaje manual.

- Una vez atravesada la línea de llegada, tras el banderazo que indica el final de la prueba no se completarán más vueltas.

Será responsabilidad del piloto la perdida o extravío del transponder (por cualquier causa, incluido el accidente), y es su obligación entregarlo una vez finalice su participación al equipo de cronometraje, el incumplimiento de esta norma supondrá al piloto una sanción de 300 €, más el coste del transponder a precio de mercado.

A Cada piloto le podrá ser requerido el abono de 10€ en concepto de alquiler de transponder ,en aquellas pruebas que el organizador decida el uso de este.

SEGURIDAD

Durante las competiciones se contará con la presencia en todo momento de 2 ambulancias tipo soporte vital básico y un Médico. También se recomienda la presencia de Protección Civil.

La Dirección de Carrera y el jefe médico, deben elaborar un plan de evacuación de los heridos antes de la competición.

VERIFICACIONES

10.1. Administrativas:

Los clubes organizadores verificarán, como mínimo necesario, la licencia y DNI. de cada piloto .Ademas de la matriculacion de su vehículo.Y esto será previo a las Verificaciones Técnicas.

Cambio de Motocicleta

Cada piloto deberá inscribirse con la motocicleta que vaya a participar . Verificará una sola moto para cada categoría. No admitiéndose el intercambio de moto entre pilotos

10.2 Técnicas:

En estas Verificaciones se comprobara que se cumplen las características exigidas tanto en el vehículo como en la indumentaria.

La **indumentaria** mínima y obligatoria será la siguiente:

- casco de cross homologado.(Ver anexo de homologación de cascos.)
- guantes.
- equipación deportiva(traje de cross) con las protecciones apropiadas.
- botas Altas y protectoras.
- gafas.

VERIFICACIÓN TÉCNICA DE PRUEBAS DE ENDURO

El piloto debe presentarse a la verificación con su motocicleta con las piezas limpias y en un estado óptimo.

Serán verificados rigurosamente los elementos siguientes:

- Funcionamiento del cuentakilómetros.
- Luces delanteras, traseras y de stop
- Avisador acústico.
- Manetas de embrague y de freno.
- Guardabarros trasero.



- Placa de matrícula . Estará fijada a la aleta de forma fija y definitiva, y deberá estar presente durante toda la competición.
- Pata de cabra original o mecanismo homologado para la motocicleta.
 - Boton de parada o Cortacorriente.
- Números reglamentarios.

-Dorsal Todas las motocicletas deberán llevar sus correspondientes placas porta-números, una en el frontal y una a cada lado de los laterales derecho e izquierdo, en las cuales el dorsal sea visible con el piloto sobre la motocicleta en posición de conducción.

-El piloto firmará la Ficha de Verificación, certificando que los elementos han sido correctamente marcados. En esta Ficha debe constar el número de matrícula.

-Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal. Los manillares sin esta barra la deberán colocar en el centro del mismo.

-El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.

VERIFICACIÓN TÉCNICA DE PRUEBAS DE CROSS-COUNTRY.

Casco: que deberá encontrarse conforme a las exigencias técnicas (Normas internacionales de cascos), cuyos distintivos de aprobación reconocidos se detallan en ANEXO NORMATIVA DE CASCOS.

Vestimenta pilotos y protecciones

Tanto el casco como la protección ocular y la vestimenta han de ser conformes a la normativa del Campeonato

La vestimenta mínima a emplear 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 deberán estar enteramente cubiertos por una vestimenta de protección de material apropiado.

Protección del tórax / espalda.

Protección de los ojos

El corredor debe llevar colocadas las gafas protectoras

Manillar. El manillar no podrá tener un largo menor de 500 mm. ni superior a 850 mm. El largo máximo de las empuñaduras del manillar no debe ser superior a 150 mm. y deben estar sujetas en los extremos del mismo. Todo manillar (con barra o sin ella) llevará un protector.

Manetas de embrague y freno. Las manetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera. Esta esfera puede igualmente ser allanada pero, en cualquier caso, los bordes deben estar redondeados (espesor mínimo de esta parte allanada 14 mm.). Estas extremidades deben estar fijas de forma permanente y ser parte integrante de la maneta. Tanto la maneta del embrague como la del freno deben estar en perfecto estado de eficacia y de funcionamiento. Además ha de comprobarse que tanto acelerador como manetas vuelven a su punto de origen.

Cubrecadenas.

Protector piñón de ataque. Deberá estar provisto de un **protector** para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.

Botón de pare. Es obligatorio el montaje de un **botón corta-corriente** para la parada del motor.

-ESPECIFICACIONES DE MOTOCICLETAS

Podrán tomar parte en este Campeonato únicamente motocicletas documentadas, matriculadas y equipadas según lo dispuesto en el vigente Código de Circulación Español además de los Reglamentos Técnicos de Enduro de Cpto. De Asturias 09. El mero hecho de presentar una motocicleta a la Verificación Técnica, se considerará como una declaración implícita de conformidad a las Normas Técnicas y del vigente Código de Circulación Español.

COMPETICIÓN

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 y deportivos han sido finalizados.
- d)** La entrega de premios se ha llevado a cabo.

Briefing,

Se establece la obligatoriedad de asistencia a un Briefing

El Director de carrera realizara un Briefing donde informara del transcurso de la prueba y de cualquier modificación que se pueda llevar a cabo. Todos los pilotos estarán obligados a la asistencia y deben firmar la hoja de presencia.

La no asistencia sin causa justificada supondrá una penalización de 30,00€, en su defecto, la imposibilidad de participar en entrenamientos y carrera.

CARACTERÍSTICAS DE LAS PRUEBAS DE ENDURO

CÓDIGO DE CIRCULACIÓN Los pilotos deberán cumplir el Código de Circulación en vigor en los pasos por carreteras y en las localidades atravesadas durante la competición. Todo piloto que sea reconocido culpable de alguna infracción al Código, puede ser excluido.

Las carreras puntuables para el Campeonato de Asturias de Enduro se celebrarán a 3 vueltas las pruebas de 1 día y a 3

vueltas el primer día y 2 el segundo las pruebas de 2 días.

La duración de estas pruebas nunca ha de ser inferior a 2hrs. Y se ha de señalar a los pilotos cuando queden 10 min.

El posible cambio a esta norma, deberá ser solicitado a la F.M.P.A. cuando se tramite el Reglamento Particular en el apartado de especificaciones de carrera

Para que estos Campeonatos tengan validez, deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de 3 de las competiciones puntuables convocadas.

Toda clasificación está basada en el tiempo obtenido:

- El piloto que totalice el menor tiempo será el Ganador de su clase.

-En las pruebas de 2 días, un piloto que no se haya clasificado el primer día, podrá tomar la salida el segundo día verificando administrativa y técnicamente antes de la hora de salida y habiendo solicitado esta verificación con suficiente antelación a Dirección de Carrera.

CONTROLES HORARIOS

Los controles horarios estarán emplazados:

En la Zona de Salida, al comienzo de cada etapa diaria.

En la entrada del Parque Cerrado, al final de cada Etapa diaria.

En los puntos intermedios elegidos por los Organizadores. Su emplazamiento, así como el tiempo previsto para hacer el recorrido entre estos puntos, estarán indicados en el Rutómetro.

Las distancias estarán calculadas y medidas con exactitud en kilómetros. La distancia entre 2 Controles Horarios no debe superar los 60 Km. ni ser inferior a 5 Km. El número máximo de Controles Horarios **con asistencia incluido el Paddock** serán de 2 por vuelta sin contar con la llegada y la salida si la carrera es con un enlace. Por motivos de seguridad, podrán prepararse Controles Horarios en los que no esté permitida la asistencia y en los cuales se sustituirán las banderas blancas por banderas blancas con cruz negra y las banderas amarillas



por banderas amarillas con cruz negra. En los puntos elegidos por el Club organizador, junto a las Pruebas Cronometradas.

La velocidad media, que ha de mantenerse entre los diferentes Controles Horarios, no debe exceder de los 50 Km./h., dependiendo del estado del terreno y las condiciones meteorológicas. La toma de tiempos en todos los Controles Horarios se efectuará en minutos.

El Carnet de Ruta y la Ficha de Controles de Paso para la primera etapa sera entregados en las verificaciones administrativas.

Los pilotos serán responsables de que sus Carnets de Ruta y Fichas de Controles de Paso, estén marcados en todos los Controles Horarios y Controles de Paso respectivamente. Los Carnets de Ruta indicarán el tiempo asignado para cada Control Horario.

Cualquier piloto que no marque su Carnet de Ruta en un Control Horario o que, con la finalidad de engañar a los organizadores, modifique o timbre un marcaje en su Carnet de Ruta o utilice deliberadamente el Carnet de otro piloto, será excluido de la prueba.

Cualquier piloto que pierda accidentalmente su Carnet de Ruta o Ficha de Controles de Paso, debe obtener otra solicitándolo en el próximo Control Horario o Control de Paso. Esta nueva ficha debe ser utilizada a partir de este punto de control y en todos los siguientes. La pérdida del Carnet de Ruta significará una penalización de 10 segundos.

Cualquier piloto que omita un Control Horario o un Control de Paso será Excluido.

Los pilotos están obligados a detenerse en todos los Controles Horarios y de Paso, hacer fichar su tarjeta y seguir las instrucciones del Comisario, suponiendo la exclusión el incumplimiento de esta norma.

SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES HORARIOS

Los Controles Horarios estarán señalizados con una Bandera Blanca/**Panel** colocada 200 m. antes de la mesa de Control y con una Bandera Amarilla/**Panel** 20 m. antes de la mesa de Control. Estas banderas/**paneles** se colocarán de tal forma que sean, en todo momento, claramente visibles por los pilotos. Las medidas mínimas de las banderas/**paneles** serán de 600 mm. x 800 mm.

DISPOSICIONES EN LOS CONTROLES HORARIOS

Un reloj sincronizado con el aparato de cronometraje del puesto de control, que sólo puede ser considerado como informativo, estará colocado con la Bandera/**Panel** Amarilla, el paso de la cual marcará la hora de entrada en el Control. El piloto, después de pasar la Bandera/**Panel** Amarilla con su motocicleta, deberá presentar inmediatamente su Carnet de ruta en la mesa de control o cuando un Oficial lo solicite. Los pilotos no están autorizados a pararse entre la Bandera/**Panel** Amarilla y la mesa de control, bajo penalización de 1 minuto suplementario que se añadirá a cualquier otra penalización horaria. Cualquier piloto puede pasar el Control Horario final a la entrada del Parque Cerrado antes de la hora prevista sin penalización. En cada Control Horario, los organizadores deben tener una lista de control en la que se

registrarán por orden cronológico los números de los pilotos que pasen, así como sus tiempos en horas y minutos. Las listas de paso pre-impresas no están autorizadas.

CALCULO DE PENALIZACIONES EN LOS CONTROLES HORARIOS

Cada sección entre dos Controles Horarios constituye en sí, una prueba. Los pilotos que no respeten el tiempo asignado entre dos Controles serán penalizados con 1 minuto por minuto que sobrepase el tiempo previsto, en función de la hora marcada. **HORA MARCADA = HORA DE SALIDA PARA EL PRÓXIMO CONTROL HORARIO**

LIMITE DE RETRASO

Un piloto que llegue a un Control Horario con más de 30 minutos de retraso respecto a su hora inicial de salida prevista para la jornada, incluyendo el tiempo previsto para realizar los Controles Horarios anteriores, es automáticamente excluido. Sin embargo, el piloto puede, bajo su propia responsabilidad, continuar la carrera hasta que el Director de Carrera tome la decisión final.

CONTROL DURANTE EL RECORRIDO

Además de la obligación de hacer marcar su Carnet de Ruta en todos los Controles Horarios, el piloto debe presentarlo y hacerlo marcar en todos los Controles de Paso durante el recorrido. Cualquier piloto que no presente un Carnet de ruta o Ficha de Controles de Paso (tarjetas perforadas colocadas en el manillar) completos o aquellos cuyo paso no esté registrado en cada lista de control serán excluidos.

LISTA DE PENALIZACIONES

Tiempo

Puesta en marcha del motor en la zona de salida antes de la señal de salida: 1 minuto

Puesta en marcha del motor en la Zona de Espera. 1 minuto

No atravesar la línea de los 20 metros dentro del minuto que sigue a la señal de salida: 10 segundos

Por cada minuto de retraso en la línea de salida: 1 minuto

Perder el carnet de Ruta: 10 segundos

Llegada con adelanto al Control Horario: por cada minuto cumplido: 1 minuto

Pararse entre la bandera amarilla y la mesa de control horario: 1 minuto

Llegada con retraso al Control Horario: por cada minuto cumplido: 1 minuto

Modificar una prueba especial 1 minuto **Pruebas especiales** 1/100 seg.

Exclusión

- Fumar en el Parque Cerrado o en la Zona de Espera.
- Conducir contrariamente al Código Deportivo en el Parque Cerrado.
- Reparaciones efectuadas en el interior de la Zona de Salida, antes de la señal de Salida.
- Llegar con más de 30 minutos de retraso a la línea de Salida.
- Repostaje fuera de las zonas oficiales o transporte de carburante en otros recipientes que no sean en el depósito de gasolina.
- No parar el motor durante el repostaje.
- Utilización de una impulsión no autorizada.
- Aceptar ayuda exterior.
- Contactos no autorizados con personas acompañantes.
- Ser acompañado por otro piloto o acompañar a otro piloto.
- Abandonar el itinerario, recorrerlo en sentido contrario y no respetar el recorrido indicado.
- 1ª Infracción a la norma del entreno recorrido: 1 minuto.
- 2ª Infracción a la norma del Entreno recorrido: EXCLUSIÓN
- Violación de las normas del Código de Circulación.
- Modificación de un Carnet de Ruta o Ficha de Controles de Paso, o utilización de un Carnet de Ruta de otro piloto.
- Omitir un Control Horario o un Control de Paso.
- No detenerse en un Control Horario o de Paso, o no seguir las instrucciones del Comisario.
- Llegar a un Control Horario más de 30 minutos después de su hora inicial de salida.
- No pasar un Control de Paso.
- Entrenar el recorrido de las pruebas especiales.
- Cilindrada superior al máximo autorizado o cualquier otro dato que no corresponda al declarado en la verificación preliminar. No iniciar los trabajos durante la media hora después de notificarse que se debe desmontar alguna parte de la motocicleta.

CLASIFICACIÓN DE PRUEBAS DE CROSS-COUNTRY

Se establecerá de la siguiente manera:

Cuando se cumpla la hora de llegada, se mostrará en la línea de llegada, la bandera a cuadros.

El evento se disputará en una manga de 2hrs si participan todas las categorías juntas, o por el contrario de una manga de 2hrs para cada categoría.

La clasificación se establecerá en orden al mayor número de vueltas completadas hasta el final de la carrera.

En el caso de que varias motocicletas, al término de la carrera, se encuentren en la misma vuelta, la clasificación se establecerá teniendo en cuenta el orden de paso de los participantes en la última vuelta.

Serán condiciones ineludibles para clasificarse:

Franquear la línea de llegada en un máximo del tiempo que establecerá el jurado. **Este será el doble del tiempo del líder en la primera vuelta de carrera. Dicho tiempo será**



publicado en el tablón de anuncios inmediatamente después del paso por la línea de meta.

La clasificación será considerada oficial en el momento que sea aprobada por el Jurado de la carrera y publicada en el Tablón Oficial de Anuncios

PROHIBICIÓN DE RECURRIR A UNA FUERZA MOTRIZ EXTERIOR

Durante toda la duración de la Competición, una motocicleta no debe ser desplazada de otra manera que por la acción de su motor, el esfuerzo muscular del piloto o por la acción de una fuerza natural, bajo pena de Exclusión.

AYUDA EXTERIOR.

Está autorizada cualquier ayuda exterior recibida solo en las zonas denominados “con asistencia” o Boxes.

Cualquier ayuda recibida fuera de lo citado anteriormente se considerará ayuda exterior y por lo tanto EXCLUSIÓN.

Está prohibido a los pilotos, bajo pena de Exclusión, hacerse acompañar en el recorrido.

Cualquier piloto que se haya retirado de la Competición, está obligado a comunicarlo a la organización, entregándole cualquier material que se le haya provisto para la prueba.

ZONA DE ESPERA

Cada Competición estará organizada bajo régimen de Zona de Espera , lo que significa que a un mi. De 10min. Antes del comienzo de la manga, todos los pilotos deberán estar en la zona de Zona de Espera que asigne el organizador donde la organización podrá colocar previamente a los pilotos según su puesto en Parrilla y revisar cualquier elemento de Verificación.

El piloto que no se encuentre en la zona de pre-parque en el tiempo requerido llevara a cabo su salida una vez hayan salido todos.

La Zona de Espera deberá estar delimitado y cercado a fin de prohibir la entrada a toda persona no autorizada.

Sólo los miembros del Jurado y Oficiales designados en el Reglamento Particular pueden tener acceso a la Zona de Espera además de los propios pilotos. La Organización debe igualmente autorizar el acceso a esta Zona de Espera a los representantes de la prensa; ella fijará las condiciones limitando su número a fin de no entorpecer el procedimiento de salida.

No puede prestarse ningún tipo de ayuda en la Zona de Espera.

ORDEN DE SALIDA

El orden de salida podrá ser determinado por toma de tiempos cronometrados. Pudiendo hacerse este en una parte del tramo habilitado para el Enduro.

La pole position será la primera posición de la fila de pilotos, es decir aquella donde el piloto este a favor del sentido de recorrido tras el se encuentre el siguiente piloto. Y cada uno, dentro de su categoría.

TIPO DE SALIDA

A un lado de la pista se colocará a los pilotos según su posición de parrilla, siendo pole position el puesto más adelantado de esta fila. Todos los pilotos se encontrarán en posición de salida en sprint tras una línea o marca que delimite la misma distancia a sus motos.

Al otro lado de la pista se encontrará un único ayudante sujetando la moto, a motor parado, por el guardabarros. Este ayudante en ningún caso podrá aportar ayuda de ningún tipo (arrancar la moto, empujar, ayuda mecánica...ect)

SALIDA TIPO LE MANS

Procedimiento de salida:

Se mostrará en primer lugar un panel (siempre visible para todos) de 15s, uno de 5s y bajada de bandera más sonido de bocina o silbido.

- Panel de 15 s: los pilotos deben estar situados frente a su motocicleta al otro lado de la pista.
- Panel de 5 segundos. los pilotos deben estar situados frente a su motocicleta al otro lado de la pista.

- Bajada bandera verde o bandera regional .

Cada piloto debe correr hacia su motocicleta, poner su motor en marcha y empezar la carrera. El motor solo puede ser puesto en marcha por el piloto, utilizando el sistema de puesta a punto previsto en la motocicleta. La ayuda exterior será penalizada con 3 vueltas.

Cuando vaya a comenzar el procedimiento de salida deben estar todos los pilotos tras la marca que delimita la misma distancia a sus motos.

Si un piloto no puede poner en marcha el motor de su motocicleta, el Director de Competición por medio de una bandera verde autorizará que se le ayude, cuando lo considere posible.

Si pese a la mencionada ayuda, no es posible la puesta en marcha del motor de la motocicleta, los oficiales de parrilla deberán llevar la motocicleta a boxes, utilizando para ello el trayecto más corto (las puertas de servicio, la entrada o salida de boxes). La motocicleta podrá ser reparada en su box por las asistencias. Cuando la motocicleta haya sido reparada el piloto podrá tomar la salida.

Para acceder a pista deberá esperar en la zona de acceso que el comisario de pista le autorice con una bandera verde a la reincorporación.



Adyacente a pista se habilitara una zona de mecánicos donde los pilotos podran acceder para cambio de gafas o pequeños arreglos técnicos. Nunca para el repostaje ni cambios mecánicos importantes que obligasen a los mecánicos a desplazar allí material que pudiese entorpecer el acceso o salida de esta zona a otros pilotos.

Esto siempre se hara con el cuidado de no entorpecer a ningun otro piloto.

Señalizaciones

Habrà zonas del itinerario que para facilitar la comunicación entre oficiales y pilotos se hara uso de la banderas de señalización:

Bandera Roja: Parada obligatoria para todo el mundo.

Bandera Negra y rótulo con el nº del piloto: Parada para el piloto en cuestión.

Bandera Amarilla, fija: Peligro, conducir lentamente.

Bandera Amarilla agitada: 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 jurado de la competición con una penalización de 30 segundos o la desclasificación

Bandera Verde: Vía libre.

Bandera Regional o verde: Salida

Bandera a cuadros blancos y negros: Fin de la carrera o entrenamientos. Debe presentarse “agitada” en la línea de llegada a nivel de la pista.

Bandera Blanca y negra: indica comportamiento antirreglamentario o antideportivo. Se muestra una vez al piloto con su dorsal tras haber llevado a cabo un comportamiento antideportivo (como puede ser echar de pista a otro piloto) En el momento que se saca esta bandera se le esta aplicando una sanción de **10 segundos**. Si el comportamiento se repitiese la siguiente bandera a mostrar seria la Bandera Negra

RECORRIDO

El recorrido debería de ser secreto y no ponerse en conocimiento de los participantes hasta el mismo día de la prueba. Ya que será a través del Briefing cuando se les explicará las zonas por donde van a pasar y los puntos destacables.

Durante el evento podrán reconocer el recorrido andando o en bicicleta, estando totalmente prohibido el uso de cualquier vehículo a motor.

El recorrido debe ser practicable bajo cualquier condición meteorológica, y 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.

Deberá de crearse en una distancia del mínimo de metros exigidos.

Si durante el recorrido el Director de Carrera constata que una sección se ha vuelto impracticable o que sus condiciones son tales que no puede ser franqueada sin ayuda exterior, éste podrá eliminar de la Competición toda la sección afectada y modificar el recorrido en esa zona.

Queda totalmente prohibido recortar el recorrido o hacerlo por zonas distintas a las que han sido habilitadas para ello. (Ej: Cualquier curva se ha de recorrer por la zona de trayectoria y nunca por su ninguna de las zonas que la rodean. No se deben de recortar)

DETENCIÓN DE UNA MANGA

El Director de la competición 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. Si una manga es detenida en no importa qué momento de la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada. Los pilotos se dirigirán directamente al parque de corredores, y la nueva salida será dada 25 minutos después de la detención de la manga. Los pilotos de reserva pueden tomar parte en la nueva salida si uno o varios de los participantes iniciales están en la imposibilidad de participar o han sido excluidos. El Director puede proponer al Jurado la exclusión de uno o varios pilotos, a los que considere responsables de la detención de la manga. Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada. El orden final estará determinado por la clasificación de los pilotos en la vuelta anterior a la que haya sido mostrada la bandera roja. 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.



REPOSTAJE

El repostaje solo está autorizado en la zona de asistencia.
La penalización por haber procedido al repostaje fuera de las zonas designadas por el organizador, es la Exclusión.

No puede ser transportado ningún carburante, si no es en un depósito o recipiente que se encuentre de manera

permanente en la motocicleta, bajo pena de Exclusión.

Está prohibido dar carburante por parte de un piloto a otro en el recorrido, bajo pena de exclusión.

Durante el repostaje, el motor debe estar parado.

El piloto, bajo ningún concepto, podrá permanecer sobre la motocicleta.

El hecho de no respetar estas disposiciones comporta la Exclusión.

La zona de repostaje debe estar diseñada de tal manera que todos los pilotos recorran la misma distancia independientemente del lugar en que estén ubicados.

También se debe asegurar que el paso de los pilotos por la misma sea mas lento que si lo realizan por la pista.

Los pilotos deberán circular a una velocidad moderada. El organizador podrá colocar elementos frenantes en la zona de repostaje para lograr aminorar la velocidad de los pilotos (traviesas, chicanes, etc...)

CRONOMETRAJE

El cronometraje será manual o eléctrico, según las posibilidades de cada Club Organizador dando mayor puntuación en el baremo de pruebas a aquellas que utilicen medios tecnológicos y no manuales.

Aun así, será obligatoria la existencia de un doblaje manual.

- Una vez atravesada la línea de llegada, tras el banderazo que indica el final de la prueba no se completarán más vueltas.

Será responsabilidad del piloto la perdida o extravío del transponder (por cualquier causa, incluido el accidente), y es su obligación entregarlo una vez finalice su participación al equipo de cronometraje, el incumplimiento de esta norma supondrá al piloto una sanción de 300 €, más el coste del transponder a precio de mercado.

A Cada piloto le podrá ser requerido el abono de 10€ en concepto de alquiler de transponder ,en aquellas pruebas que el organizador decida el uso de este.

CLASIFICACION DE PILOTOS

Se otorgará en cada una de las Competiciones la siguiente puntuación por cada prueba:

25 puntos al 1º	10 puntos al 11º
22 puntos al 2º	9 puntos al 12º
20 puntos al 3º	8 puntos al 13º
18 puntos al 4º	7 puntos al 14º
16 puntos al 5º	6 puntos al 15º
15 puntos al 6º	5 puntos al 16º
14 puntos al 7º	4 puntos al 17º
13 puntos al 8º	3 puntos al 18º
12 puntos al 9º	2 puntos al 19º
11 puntos al 10º	1 punto al 20º

En las Competiciones de más de un día, solo optarán a los premios los pilotos que se hayan clasificado los dos días de Carrera.

La suma de puntos obtenidos por cada participante en las Competiciones puntuables válidas será, de mayor a menor, la clasificación de los Campeonatos. Serán proclamados Campeones de Asturias en cada clase los corredores que hayan obtenido mayor número de puntos, Subcampeones los que le sigan en puntuación, y así sucesivamente.

Los casos de empate se resolverán a favor del que haya obtenido mayor número de primeros puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido mayor número de segundos puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido mayor número de terceros puestos, y así sucesivamente.

Si subsistiera el empate, el título será adjudicado al piloto que haya obtenido la mejor clasificación en el último día de Competición puntuable celebrada.

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 Dorsal y el motivo de la reclamación.

Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado.

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

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

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

En caso de reclamación 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. En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder expresar la intención de presentar recurso de apelación.

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.

RECURSO DE APELACION

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

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

El derecho de recurso expira a los quince días, plazos postales comprendidos, después de la fecha de comunicación de la resolución.

ENTREGA DE PREMIOS

La entrega de Premios se hará de acuerdo con el Reglamento de Protocolo para la entrega de Trofeos y el de presencia de la imagen de la F.M.P.A. en las pruebas y eventos de motociclismo regional

La asistencia a la entrega de premios será obligatoria para todos los participantes. Se diese el caso de falta de asistencia el premiado perdería el puesto pasando el premio, puntos y puesto en clasificación al siguiente en la lista de clasificación provisional, considerándose excepción la falta de asistencia por fuerza mayor y previamente justificada al director de carrera, como sería la necesidad de asistencia médica.

Consistirán en trofeos o diplomas (optativo), a los 3 primeros clasificados de cada categoría. Además se entregará un recordatorio al resto de los participantes en la categoría juvenil o alevín.