

REGLAMENTO CAMPEONATO TODO TERRENO CLÁSICO 2021

06.1 TITULO Y GENERALIDADES

El Todo Terreno 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.

06.2 RECORRIDO

El recorrido debe ser practicable bajo cualquier condición meteorológica, para una motocicleta que se encuadre dentro de las categorías de motos clásicas.

06.3 PUBLICACIÓN DEL REGLAMENTO PARTICULAR (R.P.)

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., y deberá enviarse un mes antes a la FMPA.

06.4 CONTROL

Un Jurado velará para que el Código Deportivo y el Reglamento Particular sean respetados durante la competición. El Jurado examinará y resolverá todas las reclamaciones que surjan durante la Competición. El Jurado confirmará igualmente los resultados.

06.5 TROFEOS

Cada Competición está recompensada con Trofeos a los 3 Primeros Clasificados en cada una de las Categorías convocadas.

06.6 CLASIFICACIÓN

Toda clasificación está basada en el tiempo obtenido. El piloto que totalice el menor tiempo será el Ganador de su categoría. Puntos por puesto obtenido.

| | |
|-----------------|------------------|
| 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 |

06.7 PARADA ANTICIPADA DE LA MANIFESTACIÓN.

Si cualquier Competición es interrumpida por el Jurado, no podrá ser recomenzada.

Si cualquier Competición es interrumpida antes de que **el 51%** de los pilotos hayan completado al menos la mitad de la distancia total, la competición se declara nula e invalidada; si es interrumpida después de que **el 51 % de** los pilotos hayan completado la mitad de la distancia total, el Jurado decidirá si es nula e invalidada, o declarará los resultados y premios que considere justificados según las circunstancias.

INSCRIPCIONES

06.08 LICENCIAS DE LOS PILOTOS

Podrán puntuar en este Campeonato de Asturias de Todo Terreno Clásico, los pilotos que estén en posesión de **Licencia Homologada, y Licencia autonómica**, tramita por la FMPA en el año en curso.

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.

06.10 FECHA DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

El cierre de las inscripciones tendrá lugar, el **miércoles anterior** a la fecha de la Competición.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la FMPA hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante e-mail a: secretariofmas@gmail.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 de **50 Euros**.

06.11 CATEGORÍAS Y ESPECIFICACIONES DE LAS MOTOCICLETAS

1ª.- Todo Terreno hasta 80 cc.

Categoría reservada a pilotos, a partir de 18 años cumplidos.

Motocicletas de producción en serie, hasta versión del año 1.990 inclusive.

2ª.- Todo Terreno Superiores.

Categoría reservada a pilotos, a partir de 18 años cumplidos.

Motocicletas de producción en serie, hasta versión del año 1.990 inclusive, en cilindrada superior a 80 cc.

06.12 COMPONENTES DE LAS MOTOCICLETAS

Las motocicletas clásicas mostrarán el desarrollo técnico de su época. Estas motos bien mantenidas o reconstruidas deberán utilizar componentes de la época.

No obstante, dada la dificultad de encontrar algunos componentes, se permite el uso de componentes producidos ahora y orientados a estas motos clásicas, como:

- * Guardabarros.
- * Puños de gas.
- * Manillares. El diámetro máximo en cualquier punto del manillar no podrá exceder de 22 mm.
- * Protectores de manillar y protectores de manos (tipo abierto).
- * Llantas tanto de acero o aluminio, pero siempre imitando a los de la época.
- * Amortiguadores traseros, cuando éstos no sean del mismo periodo que la motocicleta, deberán de imitar a los de la época.
- * Tanto el escape como el silenciador deben mantenerse lo más próximos al sistema original, tanto en su forma como en las características.
- * Reposapiés plegables.

No se admiten motocicletas de motocross, que no hayan tenido su modelo homologado en todo terreno.

06.13 ÓRGANOS INTRÍNSECOS DE LA MOTOCICLETA

06.13.1 Durante las Verificaciones Técnicas preliminares, **se marcarán/precintarán el chasis y el buje de la rueda trasera.** Las piezas mencionadas al pie serán marcadas con el número del participante, según la descripción siguiente, a fin de asegurar su identificación. Las piezas así marcadas deben ser utilizadas durante toda la competición, y deben estar en su lugar en el momento del examen final, sean o no esenciales para el funcionamiento de la motocicleta. La sustitución de elementos originales, o la transgresión de estas reglas, está totalmente prohibida. La sanción por la violación de estas prescripciones es la Exclusión:

| | |
|-------------------------|---|
| Chasis (Sec. principal) | Pintura 1 (Cabezal dirección parte derecha) |
| Bujes | Pintura 1 (Solo Posterior) |

06.13.4

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

El piloto está autorizado a cambiar las partes de su motocicleta que no hayan sido marcadas, pero sólo puede recibir las piezas de repuesto en todos los Controles Horarios entre la bandera blanca y la amarilla. Las piezas reemplazadas pueden dejarse en la zona donde se han efectuado las reparaciones.

Toda violación de esta regla será considerada como una infracción al Art. 06.24 y comportará la Exclusión.

06.13.6

El piloto está autorizado a recibir cualquier tipo de ayuda exterior, pero solo en los controles horarios. Cualquier violación del Art. 06.13.6 será considerada como infracción y el piloto afectado será excluido (ver Art. 06.20.5).

06.13.7

El combustible autorizado tiene que estar de acuerdo con la normativa vigente FIM/RFME.

06.13.8

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

06.13.9

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

06.13.10

Todas las motocicletas en el momento de entrar a parque cerrado deben estar equipadas con el sistema de sujeción, pata de cabra, caballete o triángulo.

06.13.11

El uso de “Tirables” (tearoffs) en las gafas está prohibido. El uso del sistema “Roll Off” en las gafas donde el plástico transparente es retenido en un dispositivo está permitido

06.14 CONTROL DE LAS MOTOCICLETAS DURANTE LA MANIFESTACIÓN

La organización puede verificar, en cada Control Horario, Control de Paso o Salida de Prueba Especial, una o varias piezas marcadas de cada motocicleta. Si falta una marca o si existe alguna duda, el oficial responsable de este Control Horario marcará la parte afectada con un color distinto y, en el Control Final de la jornada, el Director de Carrera examinará la máquina y expondrá un informe al Jurado sobre las medidas tomadas.

06.15 SUSTITUCIÓN DE MOTOCICLETAS

Después de la fecha de cierre de las inscripciones, cualquier cambio en la marca debe comunicarse en las Verificaciones Administrativas.

ORGANIZACIÓN GENERAL

06.16 PARQUES CERRADOS

06.16.1

Cada Competición estará organizada bajo régimen de Parque Cerrado, lo que significa que, aparte del tiempo en ruta y el tiempo ocupado cada día antes de la salida, según se prevé en el Art. 06.20 las motocicletas están depositadas bajo la custodia del Club organizador.

06.16.2

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

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

06.16.3

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

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

06.16.4

En el interior del Parque Cerrado, y bajo pena de exclusión de la Competición, el piloto tiene prohibido:

Tocar la motocicleta de cualquier otro piloto.

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

Poner el motor en marcha.

06.16.6

Las motocicletas colocadas en el Parque Cerrado, podrán estar cubiertas, con una funda adecuada.

06.17 ZONA DE SALIDA

Esta zona se compone de:

06.17.1

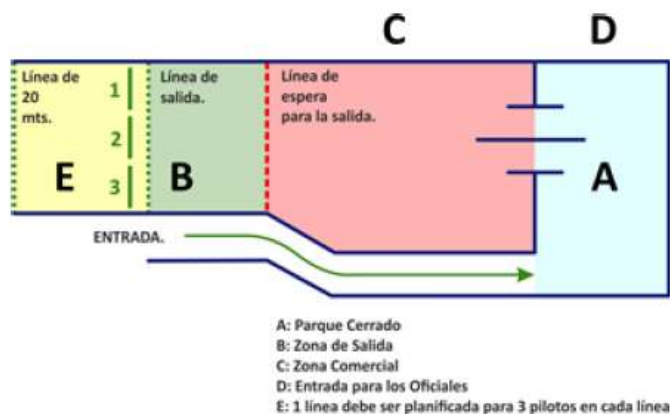
Un Parque Cerrado, que es una zona delimitada en la que el acceso está perfectamente controlado por los Oficiales. Esta zona deberá tener una entrada y una salida hacia la Zona de Espera, sin ninguna otra entrada o salida.

06.17.2

Una Zona de Salida, perfectamente delimitada, donde los pilotos esperarán la Señal de Salida y al final de la cual se encuentra la línea de salida.

No está permitido trabajar en la motocicleta en la Zona de Salida hasta que se haya dado la señal de salida. La penalización por esta infracción es la Exclusión.

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



06.17.3

Las motocicletas de los pilotos permanecerán en el Parque Cerrado bajo la custodia del Club organizador, a partir del momento fijado en el Reglamento Particular hasta la salida de la primera etapa diaria.

06.17.4

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

06.17.5

Se permite prestar ayuda en la Zona de Espera.

06.17.6

NO está permitido poner en marcha el motor de la motocicleta en la Zona de Espera y antes de la señal de salida.

06.17.7

El acceso a la Zona de Salida sólo está autorizado a las personas mencionadas en el Art. 06.16.

06.18 ORDEN DE SALIDA

El orden de salida para la primera carrera, lo decidirá el Motoclub Organizador junto con la FMPA, en base a los resultados obtenidos por los pilotos en pruebas similares, saliendo por orden de dorsal.

El orden de salida de las categorías será el siguiente:

1º Todo Terreno Superiores.

2º Todo Terreno hasta 80cc.

06.19 PREPARACIÓN PARA LA SALIDA

Cada mañana, antes de la Competición, los pilotos podrán entrar en el Parque Cerrado, 5 minutos antes de la hora prevista para su Salida, con el único fin de desplazar su motocicleta colocándola hacia la Zona de Espera. En el Parque Cerrado no podrá ser realizado ningún trabajo en la motocicleta, bajo pena de Exclusión.

06.20 SALIDA

06.20.1

Al comienzo de cada etapa diaria, los pilotos recibirán la señal de Salida a la hora exacta que está prevista para cada uno de ellos. Durante el minuto que sigue a la señal de Salida, el piloto debe cruzar, bajo la impulsión del motor, la línea de 20 metros después de la Línea de Salida.

06.20.2

Si un piloto no está en Línea de Salida cuando se da la señal para salir, no será penalizado, bajo condición de que traiga su motocicleta a la Línea de Salida, de ponerla

en marcha y de cruzar la segunda línea dentro del minuto que sigue al momento en que le ha dado la señal de salida. Los pilotos que lleguen con retraso a la Línea de Salida, serán penalizados con 1 minuto por cada minuto entero de retraso. El minuto en el que los pilotos lleguen a la Línea de Salida será considerado como nuevo tiempo de salida y antes que este minuto transcurra, ellos deberán realizar el procedimiento de salida estipulado en el Art. 06.20.1.

Los pilotos que lleguen con más de 30 minutos de retraso serán excluidos y no podrán tomar la salida.

06.20.3

Todas las motocicletas deben ser puestas en marcha con el pedal de arranque. Esta maniobra excluye la rotación de la rueda motriz. Si el motor se para antes que la motocicleta haya cruzado a la segunda línea, se deberá volver a ponerla en marcha y pasar esta segunda línea dentro del minuto que sigue a la señal de salida para no ser penalizado. Un piloto que no cruce la línea de los 20 metros en este minuto que sigue a la señal de salida, será penalizado con 10 segundos.

06.20.4

Un piloto que haya sido penalizado por no cruzar la línea de los 20 metros en el minuto acordado con el motor en marcha, o que éste se pare entre la Línea de Salida y la Línea de los 20 m., no debe regresar a la Zona de Salida, sino que está obligado a empujar su motocicleta en la dirección del recorrido y atravesar la Línea de los 20 metros a fin de no molestar a los otros pilotos, pudiendo poner su motor en marcha de la manera que él desee, pero realizando esta operación después de la Línea de los 20 m.

06.20.5

Un piloto del que se esté examinando el caso y que desee tomar la salida podrá hacerlo, salvo que se lo impidan razones de seguridad. El piloto pierde su derecho a la salida solamente después de la confirmación de su Exclusión por el Jurado.

06.21 REPOSTAJE

06.21.1

No se concede ningún tiempo suplementario para los trabajos de repostaje, que deben hacerse durante el tiempo del recorrido.

06.21.2

El repostaje solo podrá efectuarse en los puestos oficiales de repostaje indicados por los organizadores y en todos los puestos de Control Horario en que esté permitido, entre la bandera blanca y la bandera amarilla.

El repostaje está prohibido entre la bandera amarilla y la mesa del puesto de control.

La penalización por haber procedido al repostaje fuera de las zonas designadas es la Exclusión.

06.21.3

No puede ser transportado ningún carburante, si no es en un depósito o recipiente que se encuentre de manera permanente en la motocicleta, bajo pena de Exclusión.

06.21.4

Está autorizado en las zonas de repostaje realizar trabajos de reparación en la motocicleta.

06.21.5

Durante el repostaje, el motor debe estar parado y el piloto debe bajarse de la motocicleta. El hecho de no respetar esta disposición comporta una penalización de 10 minutos.

06.22 PROHIBICIÓN DE RECURRIR A UNA FUERZA MOTRIZ EXTERIOR

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

06.23 AYUDA EXTERIOR.

Está autorizada cualquier ayuda exterior recibida solo en los Controles Horarios denominados “con asistencia”.

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

El cambio de neumáticos, en pruebas de dos días, solo está autorizado en el último control horario a la finalización del primer día, entre las banderas blancas y amarillas, y este trabajo lo deberá realizar el piloto.

06.24 COMUNICACIONES PROHIBIDAS

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

06.25 ABANDONO

Cualquier piloto que se haya retirado de la Competición, está obligado a comunicarlo a la organización, entregando el carnet de ruta a algún oficial de la misma.

06.26 SEÑALIZACIÓN

06.26.1

El itinerario oficial, que está prohibido abandonar bajo ningún concepto, estará indicado y señalizado. Las distancias oficiales deben ser consideradas como exactas.

Es responsabilidad del piloto seguir este itinerario, el hecho de haberse extraviado no será aceptado como excusa en caso de retraso o de faltarle un Control Horario o un Control de Paso.

Está prohibido, antes de la carrera, entrenar el itinerario desde el momento en que esté señalizado; el piloto que infrinja la norma del entreno del recorrido, será penalizado con un minuto en la primera ocasión y con la exclusión en la segunda. Durante la carrera, está prohibido dejar el itinerario o realizarlo en sentido inverso; los pilotos que no cumplan esta normativa serán excluidos.

06.26.2

En las zonas donde los pilotos deben seguir un recorrido bien definido (por ejemplo: prado, terreno accidentado, senderos, etc.) los organizadores deberán señalar claramente y con precisión estos pasajes.

06.26.3

Las muestras de las Señales o indicaciones utilizadas para la señalización del recorrido deberán estar expuestas en la Zona de Salida.

06.27 CÓDIGO DE CIRCULACIÓN

Los pilotos deberán cumplir el 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.

06.28 SEGURO (Responsabilidad Civil)

El Club organizador tomará las medidas necesarias para asegurar a los pilotos contra accidentes causados a terceros (Responsabilidad Civil), a través de la FMPA.

06.29 SECCIONES IMPRACTICABLES

Si durante el recorrido el Director de Carrera constata que una sección se ha vuelto impracticable o que sus condiciones son tales que no puede ser franqueada sin ayuda exterior (ver Art. 06.23), éste podrá eliminar de la Competición toda la

Sección afectada hasta el próximo Control Horario, y efectuar un reajuste de los puntos en consecuencia. Esta decisión será ratificada por el Jurado.

FUNCIONAMIENTO Y CONTROL

06.30 CONTROLES HORARIOS

Los controles horarios estarán emplazados:

06.30.1

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

06.30.2

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

06.30.3

Y en los puntos intermedios elegidos por los Organizadores. Su emplazamiento, así como el tiempo previsto para hacer el recorrido entre estos puntos, estará indicado en la información facilitada por el Organizador. Las distancias estarán calculadas y medidas con exactitud en kilómetros. La distancia entre 2 Controles Horarios no debe superar los **20-25 km**. Ni ser inferior a 4 Km. El número máximo de Controles Horarios será de 2 por vuelta sin contar con la llegada y la salida si la carrera es con un enlace. Por motivos de seguridad, podrán prepararse Controles Horarios en los que no esté permitida la asistencia y en los cuales se sustituirán las banderas blancas por banderas blancas con cruz negra.

06.30.4

En los puntos elegidos por el Club organizador, junto a las Pruebas Cronometradas.

06.30.5

La velocidad media, que ha de mantenerse entre los diferentes Controles Horarios, no debe exceder de los 40 Km./h., dependiendo del estado del terreno y las condiciones meteorológicas.

06.30.6

En caso de fuerza mayor (por ejemplo: empeoramiento de las condiciones meteorológicas), el Director de Carrera puede cambiar el promedio previsto a un promedio más lento, inmediatamente antes de la salida o antes de cada vuelta. Estos promedios deberán figurar en el Carnet de Ruta.

06.31 CRONOMETRAJE

La toma de tiempos en todos los Controles Horarios se efectuará en minutos. El instrumento de cronometraje utilizado debe estar conforme a las prescripciones del Art. 062.52 del Reglamento FIM de "Enduro", y deberá funcionar bajo vigilancia de un Cronometrador oficial.

06.32 CARNET DE RUTA Y FICHA DE CONTROLES DE PASO

06.32.1

El Carnet de Ruta se entregará a los pilotos a la entrada al Parque Cerrado, la Ficha de Controles de Paso, serán colocados en la motocicleta durante las Verificaciones Técnicas. Los pilotos serán responsables de que sus Carnets de Ruta y Fichas de Controles de Paso, estén marcados en todos los Controles Horarios y Controles de Paso respectivamente.

Los Carnets de Ruta indicarán el tiempo asignado para cada Control Horario.

06.32.2

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

06.32.3

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

La pérdida del Carnet de Ruta significará una penalización de 10 segundos.

06.32.4

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

06.32.5

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

06.33 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES HORARIOS

Los Controles Horarios estarán señalizados con una Bandera Blanca colocada 200 m. antes de la mesa de Control y con una Bandera Amarilla 20 m. antes de la mesa de

Control. Estas banderas se colocarán de tal forma que sean, en todo momento, claramente visibles por los pilotos.

06.34 DISPOSICIONES EN LOS CONTROLES HORARIOS

06.34.1

Un reloj sincronizado con el aparato de cronometraje del puesto de control, que sólo puede ser considerado como informativo, estará colocado junto a la Bandera Amarilla, el paso de la cual marcará la hora de entrada en el Control. El piloto, después de pasar la Bandera 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 Amarilla y la mesa de control.

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.

06.36 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

06.37 LIMITE DE RETRASO

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

06.38 SOLICITUDES DE TOLERANCIAS ESPECIALES

Si un piloto puede demostrar al Jurado que se retrasó como consecuencia de circunstancias excepcionales ajenas a su voluntad, como por ejemplo un retraso causado por prestar primeros auxilios a un herido en caso de un accidente grave, le será concedida una tolerancia de tiempo suplementaria. El pretexto de haber sido entorpecido por otro participante no puede ser aceptado como una excusa válida.

06.39 CONTROL DURANTE EL RECORRIDO

Además de la obligación de hacer marcar su Carnet de Ruta en todos los Controles Horarios, el piloto debe hacer marcar su tira de paso en todos los Controles de Paso durante el recorrido. Estos últimos, que estarán señalados por Banderas Azules colocadas a cada lado del itinerario, 200 metros antes del lugar o puesto de control.

A cada Control de Paso, la Organización debe tener una lista de Control indicando el orden de todos los pilotos.

Cualquier piloto que no presente un Carnet de ruta o Ficha de Controles de Paso (tarjetas perforadas colocadas en el manillar) completos o aquellos cuyo paso no esté registrado en cada lista de control serán excluidos.

06.40 PRUEBAS ESPECIALES.

06.40.1

Constará de dos pruebas especiales, un tramo cronometrado no superior a 2,5 kilómetros y una prueba de aceleración en un tramo recto y sin obstáculo alguno que no supere los 250 metros. El lugar y la longitud de estos test deben ser publicados al menos 24 horas antes del desarrollo de dichos test.

Estas Pruebas Especiales (que pueden ser las mismas cada vuelta), no deben de ser ni demasiado difíciles ni demasiado peligrosas, y estará especialmente marcado para este test. En las curvas y en todos los emplazamientos peligrosos debe estar prevista una zona de seguridad de una anchura mínima de un metro, en el interior de la cual estará prohibido el acceso al público. Están prohibidos los entrenamientos en el recorrido preparado para estos test. Cualquier entrenamiento comportará la Exclusión.

El piloto debe cruzar la línea de llegada sin pararse y continuar el itinerario del recorrido en dirección al Control Horario siguiente. El recorrido debe ser elegido de tal manera que la velocidad media no supere los 30 Km./h.

06.40.2

La salida se dará a partir de una línea con la motocicleta parada y el motor en marcha.

La llegada se hará sin pararse y el piloto, después de haber cruzado la línea de llegada, seguirá el recorrido hasta el próximo Control Horario.

Estos test no serán en ningún caso pruebas secretas. Los pilotos tendrán la posibilidad de reconocer el recorrido antes, recorriéndolo a pie o en la primera vuelta.

Si por razón de seguridad el Jurado considera que la prueba especial no puede ser cronometrada en la primera vuelta esto será comunicado en la salida.

06.40.3

La clasificación de los pilotos para estas pruebas especiales y las diferentes categorías será calculada sobre la base de los tiempos realizados.

06.41 CONTROLES HORARIOS EN LOS TEST ESPECIALES

La salida de una prueba especial, deberá estar lo más cerca posible de la línea de un Control Horario. La salida de un test especial debe estar señalada por un cartel "Salida" y el final del test por un cartel "Llegada". Por otro lado, el recorrido debe estar señalado conforme al Art. 06.26.2.

Un oficial nombrado a tal efecto, dará la señal de salida. El piloto, después de haber franqueado la línea de llegada, debe continuar el recorrido sin pararse. El tiempo realizado por el piloto para efectuar el test especial será registrado en el momento en el que franquee la línea de llegada.

06.43 VERIFICACIÓN FINAL

En la Verificación Final o en los 30 minutos que siguen a esta Verificación, pueden ser verificados uno o varios motores de motocicletas que hayan finalizado la competición. Si se demuestra que la cilindrada de un motor sobrepasa el máximo autorizado o cualquier otro dato no corresponde al declarado en la verificación preliminar, el piloto de la máquina en cuestión será excluido. Los trabajos necesarios para estas comprobaciones son responsabilidad del piloto, que podrá delegar en otra persona. Desde el momento en que se informa al piloto de que debe desmontar alguna parte de la

motocicleta, dispone de media hora para iniciar los trabajos. Si se sobrepasa esta media hora, el piloto será excluido.

06.44 LISTA DE PENALIZACIONES

06.44.2 Tiempo

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

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

6.32.3 Perder el Carnet de Ruta: 10 segundos.

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

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

Pruebas especiales 1/100 seg.

06.4.3 Exclusión

06.13/14 Falta de marca de verificación o falta de marca de re-verificación.

06.16 Puesta en marcha del motor en el interior del Parque Cerrado.

06.16.3 Penetrar en el Parque Cerrado con el motor en marcha. Repostar o efectuar reparaciones en el trayecto entre el Control Horario Final y el Parque Cerrado.

06.16.5/17.2 Fumar en el Parque Cerrado o en la Zona de Espera, el acompañante.

06.16/19 Conducir contrariamente al Código Deportivo en el Parque Cerrado.

Llegar con más de 30 minutos de retraso a la línea de Salida.

06.21.2/3 Repostaje fuera de las zonas oficiales o transporte de carburante en otros recipientes que no sean en el depósito de gasolina.

06.21.6 No parar el motor durante el repostaje.

06.22 Utilización de una impulsión no autorizada.

06.26 Abandonar el itinerario, recorrerlo en sentido contrario y no respetar el recorrido indicado.

06.26.1 1ª Infracción a la norma del entreno recorrido: 1 minuto.

2ª Infracción a la norma del Entreno recorrido: EXCLUSIÓN.

06.27 Violación de las normas del Código de Circulación.

06.32 Modificación de un Carnet de Ruta o Ficha de Controles de Paso, o utilización de un Carnet de Ruta de otro piloto.

06.32.4 Omitir un Control Horario o un Control de Paso.

06.32.5 No detenerse en un Control Horario o de Paso, o no seguir las instrucciones del Comisario.

06.37 Llegar a un Control Horario más de 30 minutos después de su hora inicial de salida.

06.40 No pasar un Control de Paso.

06.41 Entrenar el recorrido de las pruebas especiales.

06.43 Cilindrada superior al máximo autorizado o cualquier otro dato que no corresponda al declarado en la verificación preliminar. No iniciar los trabajos durante la media hora después de notificarse que se debe desmontar alguna parte de la motocicleta.

U otra sanción definida en el Reglamento Deportivo, Art. 111 y Art. 112.

REGLAMENTACIÓN GENERAL

06.45 ACEPTACIÓN DE LAS DECISIONES OFICIALES

Cualquier piloto está obligado a aceptar todos los resultados, medidas, distancia y decisiones oficiales, y autoriza asimismo a los organizadores a publicarlos de la forma que ellos juzguen más apropiada. El piloto accede igualmente a que toda publicidad que él haga vinculada a la competición o que sea hecha en su nombre esté conforme con la verdad, sea precisa y que no se preste a equívocos. El piloto se compromete igualmente a no hacer ninguna publicidad concerniente a los resultados antes de la publicación oficial de la clasificación por los organizadores, y en caso de modificaciones que afecten a la clasificación como consecuencia de reclamaciones o por cualquier otra razón, él no hará aparecer más que la clasificación o los resultados así modificados.

06.46 SOLICITUDES DE ACLARACIONES

Toda solicitud de aclaración con respecto a los resultados de una de las etapas diarias debe ser dirigida por escrito al Director de Carrera dentro de los límites de tiempo prescritos en los Art. 06.47.1, 06.47.2 y 06.47.3.

06.47 RECLAMACIONES

Toda reclamación debe ser formulada por escrito y acompañada de la fianza estipulada por la RFME.

Cada reclamación debe ser remitida al Director de Carrera de modo que él la pueda pasar al Jurado para juzgarla.

Las reclamaciones deben ser presentadas en los plazos siguientes:

06.47.1

30 minutos después de la llegada al Parque Cerrado del último piloto de cada clase, si la reclamación concierne a una motocicleta o a un piloto.

06.47.3

Una hora después de la recepción de la respuesta por escrito del Director de Carrera a una demanda que le haya sido dirigida conforme al Art. 06.46.

No puede hacerse ninguna reclamación contra una decisión del Jurado; sin embargo, en ciertos casos, puede formularse una apelación tal como está previsto en el Código Deportivo de la RFME.

06.48 MULTAS Y FIANZAS DE LAS RECLAMACIONES

El Club organizador tendrá una cuenta de todas las multas y fianzas de las reclamaciones que reciba, y enviará la cuenta y el importe cobrado de las mismas a la RFME una vez finalizada la Competición.

06.49 COMPOSICIÓN DEL JURADO. INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

La interpretación del presente Reglamento y del Reglamento Particular es competencia del Jurado, quien tiene igualmente el poder de resolver cualquier otra cuestión no prevista en este Reglamento.

06.49.1 Jurado. Composición.

En todas las Competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un Presidente y de dos Comisarios Deportivos. El Presidente del Jurado será nombrado por la RFME, los otros miembros del Jurado serán nombrados por el Club organizador.

06.49.2 El Presidente del Jurado

El Presidente del Jurado será nombrado por la FMPA. En caso de igualdad de los votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto de su Presidente será dirimente.

El Presidente del Jurado podrá convocar reuniones abiertas de Jurado, a las que podrán asistir, sin derecho a voto, las siguientes personas:

El Director de Carrera.

El Comisario Técnico.

El Cronometrador.

El Delegado de la RFME (en el caso de que no sea el Presidente del Jurado).

Todas aquellas personas que sean requeridas por parte del Presidente del Jurado.

06.49.3 El Director de la Competición

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

06.50 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

Los resultados completos deben ser publicados lo más rápidamente posible. Sin embargo, si esto presenta ciertas dificultades, los tiempos y los puntos atribuidos deben ser publicados antes de la reunión del Jurado.

PARA CUALQUIER ARTICULO NO RECOGIDO EN ESTE REGLAMENTO, SE SEGUIRA EL CORRESPONDIENTE DE LA RFME.