

# *MotoDes*



## REGLAMENTOS GENERALES RALLY TT 2017

VERSIÓN 01  
21.01.17

## CAMPEONATO MOTODES DE RALLY TT 2017

### SUMARIO

Artículo 01	Definición
Artículo 02	Reglamentación.
Artículo 03	Oficiales.
Artículo 04	Terminología.
Artículo 05	Inscripciones y Pilotos Admitidos
Artículo 06	Vehículos Admitidos.
Artículo 07	Verificaciones
Artículo 08	Publicidad.
Artículo 09	Responsable de relaciones con los participantes
Artículo 10	Parque Cerrado y Responsable de Parque Cerrado
Artículo 11	Prueba Prólogo
Artículo 12	Orden de Salida
Artículo 13	Sectores Selectivos
Artículo 14	Carné de Ruta y Tarjeta de Control de Paso
Artículo 15	Controles y Desarrollo de la competición
Artículo 16	Zonas de Asistencia y Repostaje
Artículo 17	Reagrupamiento.
Artículo 18	Circulación
Artículo 19	Tablón de Anuncios
Artículo 20	Clasificaciones
Artículo 21	Reclamaciones
Artículo 22	Pilotos Reclasificados y Penalizaciones para Reclasificar
Artículo 23	Pilotos Retirados
Artículo 24	Entrega de Premios
Artículo 25	Seguros
Artículo 26	Cronometraje
Artículo 27	Rally Conjuntos Coches y Motos
Anexo Penalizaciones	

## REGLAMENTO DEL CAMPEONATO DE MOTODES DE RALLY TT 2017

### 01. DEFINICIÓN

El Campeonato Motodes de Rally TT, será disputado en las Competiciones y fechas que se señalan en el Calendario Deportivo Motociclista.

Podrán participar en los mismos los Pilotos con las Licencias que se mencionan (Art. 05.01), se desarrollará con arreglo a las siguientes Normas y estará dotado de los Trofeos y Premios que se indican.

Un Rally Todo Terreno es una Prueba deportiva que se desarrolla sobre carreteras y pistas abiertas al tráfico. Debe estar inscrito en el Calendario Deportivo correspondiente.

Puede estar dividido en etapas, comprendidas por una o varias Pruebas Especiales unidas por sectores de enlace.

En ningún caso la duración máxima prevista para una etapa podrá sobrepasar las 15 horas de pilotaje, incluidos los tramos de enlace.

Las Pruebas Especiales deberán disputarse enteramente de día para la totalidad de los equipos en carrera.

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

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

### 02. REGLAMENTACIÓN

Un Rally TT se disputa conforme a los siguientes reglamentos:

- Reglamento Deportivo.
- Presente Reglamento
- Reglamento Particular del Rally TT

Los reglamentos particulares de todas las competiciones puntuables para este Campeonato, deberán ser enviados un mes antes de la prueba, para su aprobación por la FMCV

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

El Organizador depositará una fianza de la forma y por el importe que se le solicite, a fin de garantizar que en el caso de suspensión de la competición por no cumplir con los medios de seguridad especificados, el importe sirva de indemnización a los participantes.

### 03. OFICIALES

#### Jurado:

En todas las Competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un Presidente y de dos Comisarios Deportivos con derecho a voto.

El Presidente del Jurado y un miembro de éste serán nombrados por la FMCV; el otro miembro del Jurado será nombrado por el Club organizador.

#### Presidente del Jurado:

El Presidente del Jurado será nombrado por la FMCV

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

#### Director de la Competición:

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

#### Comisario Técnico:

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

#### Cronometrador:

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

#### **04. TERMINOLOGÍA**

##### **Anexo:**

Comunicado Oficial realizado por escrito que forma parte integrante del Reglamento particular del Rally TT, destinado a modificar, precisar o completar a este último.

Los anexos deben estar numerados, fechados y publicados:

- Por el Organizador, hasta el día de las verificaciones.
- Por el jurado de la prueba durante el transcurso del Rally TT

##### **"Auxilio Rally":**

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

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

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

##### **Briefing:**

Reunión informativa a la cual será obligatoria la asistencia de todos los participantes.

La no asistencia por parte de un piloto, conllevará una penalización de 3 minutos.

Si no se celebra un Briefing verbal, será obligatorio por parte del Director de Carrera la entrega del mismo por escrito a todos los participantes antes de la celebración de la Etapa, previa conformidad del Presidente del Jurado.

##### **Carnet De Ruta/ Tarjeta de control de paso:**

Documento destinado a recoger en orden cronológico los visados de los diferentes controles previstos en el itinerario.

Indicará la hora de salida y los tiempos de recorrido de cada sector.

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

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

##### **Control horario:**

Punto de control, destinado a registrar la hora real de paso de los participantes y anotarla en el Carnet de Ruta

##### **Etapa:**

Cada una de las partes del Rally TT separadas por una parada de al menos 6 horas.

##### **Neutralización:**

Tiempo durante el cual los equipos son detenidos por la razón que sea.

##### **Nota Informativa:**

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

##### **Parque cerrado:**

Zona en la que no es posible ninguna reparación ni intervención salvo en casos previstos por el presente reglamento y el reglamento particular del Rally TT o por decisión del Jurado de la Prueba.

##### **Pruebas Especiales:**

Prueba de Velocidad distinta al sector selectivo.

##### **Reagrupamiento:**

Detención prevista por la Organización, en régimen de Parque Cerrado, que permite por una parte volver al horario teórico y por otra el reagrupamiento de los equipos que quedan en carrera.

Los tiempos de detención pueden ser diferentes según los equipos

##### **Repostaje:**

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

**Road-Book o Libro de Ruta «LR»:**

Es el recorrido oficial de la Prueba siendo obligado su seguimiento exacto.  
Contiene toda la información para seguir correctamente la carrera.  
La Comisión de Rally TT de la FMCV desarrollará el tamaño la forma y los símbolos que debe contener el «LR» y los facilitará al Organizador.  
El «LR» es propiedad del organizador y está disponible para uso de los pilotos, pero queda limitado a la duración de la carrera.  
Es obligatoria al final del día la devolución del «LR»  
La no devolución del «LR» puede llevar aparejada una sanción económica.

**GPS**

Dispositivo electrónico de navegación vía satélite utilizado exclusivamente en su categoría.

**Control de Velocidad «CV»**

Son tramos debidamente marcados en el «LR» donde la velocidad está limitada y controlada por motivos de seguridad o cualquier otra causa

**Sector de Enlace:**

Tramo de itinerario comprendido entre dos controles horarios sucesivos.

**Sector Selectivo:**

Prueba de velocidad a tiempo real.

**Prueba Prólogo:**

Prueba de velocidad a tiempo real, con el fin de establecer el orden de salida de la etapa.

**Tiempo Previsto:**

Tiempo establecido para cada sector de enlace.  
Es decir tiempo entre dos controles horarios.

**Tiempo Exceso Sector Enlace:**

Límite de tiempo de exceso para llegar al control horario.

**Zona de Asistencia:**

Lugares, marcados por la organización, en los cuales está permitido el repostaje y/o la reparación de los vehículos por miembros de su equipo.

**05. INSCRIPCIONES Y PILOTOS ADMITIDOS****05.01**

Podrán participar en este Campeonato los pilotos provistos de una licencia expedida por la FMCV o de la Licencia Única (CE)  
Puntuarán en el Campeonato Motodes la totalidad de los pilotos.  
Puntuarán en el Campeonato de la Comunidad Valenciana los pilotos con licencia expedida por la FMCV  
Todos deben de estar en posesión del Permiso de Conducción que le permita la circulación por vías públicas del vehículo con que se inscribe en la prueba.

**05.02**

Las inscripciones deberán efectuarse a través de la página web de la FMCV [www.fmcv.org](http://www.fmcv.org) o [www.motodes.es](http://www.motodes.es) hasta las 24 horas del miércoles anterior a la competición.  
Las inscripciones fuera de plazo podrán realizarse hasta la finalización de las verificaciones administrativas y conllevaran una penalización económica.  
Los derechos de inscripción serán fijados por la Asamblea General de la FMCV y publicados en su página web.

**05.03**

Por el hecho de inscribirse, el piloto y los miembros de su equipo se someten a las normas deportivas reconocidas por el Reglamento Deportivo de la FMCV, así como a las disposiciones del reglamento.

**05.04**

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

**05.05**

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

**05.06**

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

**05.07**

Los Derechos de inscripción serán devueltos en su totalidad:

- A los candidatos cuya solicitud de inscripción haya sido rechazada.
- En el caso de que el Rally TT no se celebre.

**05.08**

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la FMCV hasta el jueves anterior al de la celebración de la competición.

La comunicación deberá efectuarse por escrito, mediante e-mail a [fmcv@fmcv.org](mailto:fmcv@fmcv.org).

Esta comunicación dará derecho a la devolución del 50% del importe de la inscripción, siempre que la misma sea debidamente justificada.

**05.09**

Los servicios complementarios como bonos, vehículos de asistencia, etc., serán de libre contratación por parte del piloto.

La primera placa de vehículo de asistencia será gratuita y el resto que el piloto demande, tendrá un precio determinado por el organizador y que se publicará en el Reglamento Particular de la Prueba.

**06. VEHÍCULOS ADMITIDOS****06.01 Categorías**

Para el presente Campeonato de establecen las siguientes categorías:

Rally TT	Enduro (Hasta 530cc.)
Rally TT	Trail (Superiores 530cc.)
Rally TT	Maxi Trail (Superiores a 185 kg)
GPS	Enduro (Hasta 530cc.)
GPS	Trail (Superiores 530cc.)
GPS	Maxi Trail (Superiores a 185 kg)

La diferencia entre las categorías RallyTT y GPS radica en el sistema de navegación.

RallyTT utiliza el road book de papel mientras GPS utiliza un sistema electrónico vía satélite.

Podrán participar todas las motocicletas comercialmente conocidas como "Trail y Enduro", cuya cilindrada sea superior a 125 cc.

Todos los vehículos deberán estar matriculados y con la documentación y el seguro en regla, de acuerdo con la legislación vigente.

Es responsabilidad del piloto el cumplimiento de este punto.

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

**CATEGORÍA RALLY TT ENDURO / GPS ENDURO (HASTA 530 CC)**

Motocicletas de 2T o 4T de serie o mejoradas cuya cilindrada máxima sea hasta 530 c.c., que deben de ser conformes al Código y Reglamento de Circulación vigente y estar matriculadas, siendo libre en esta categoría la preparación y modificación de todos los elementos de la motocicleta, respetando las normas de tráfico y de este Reglamento en cuanto a los niveles sonoros y equipo de iluminación.

No se permite la modificación del chasis del vehículo.

Se permite la instalación de depósitos de gasolina suplementarios, los cuales deberán estar anclados firmemente al chasis de forma fija y permanente y conectada al sistema general de alimentación de la motocicleta.

La autonomía mínima prevista debe de ser de 100 Km.

**CATEGORÍA TRAIL / GPS TRAIL (SUPERIORES A 530 CC)**

Motocicletas de serie o mejoradas, superiores a 530 cc., que en cualquier caso, deben de ser conformes al Código y Reglamento de Circulación vigente y estar matriculadas, siendo libre en esta categoría la preparación y modificación de todos los elementos de la motocicleta, respetando las normas de tráfico y de este Reglamento en cuanto a los niveles sonoros y equipo de iluminación.

No se permite la modificación del chasis del vehículo.  
 No se permite la instalación de depósitos de gasolina suplementarios.  
 La autonomía mínima prevista debe de ser de 100 Km.

### **CATEGORÍA MAXI TRAIL / GPS (SUPERIORES A 185 KG)**

Motocicletas de serie o mejoradas, superiores a 185 KG, que en cualquier caso, deben de ser conformes al Código y Reglamento de Circulación vigente y estar matriculadas, siendo libre en esta categoría la preparación y modificación de todos los elementos de la motocicleta, respetando las normas de tráfico y de este Reglamento en cuanto a los niveles sonoros y equipo de iluminación.

No se permite la modificación del chasis del vehículo.  
 No se permite la instalación de depósitos de gasolina suplementarios.  
 La autonomía mínima prevista debe de ser de 100 Km.

## **07. VERIFICACIONES**

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

### **07.01 Verificaciones Administrativas:**

#### **07.01.01 Licencias**

Las Verificaciones Administrativas las realizará el Piloto, deberá presentar su carnet de conducir.

#### **07.01.02 Dorsales**

El piloto es el responsable de la aportación y colocación de las tres placas del dorsal asignado en su motocicleta.

#### **07.01.03**

Los números de competición deberán estar colocados obligatoriamente durante todo el transcurso del Rally TT a cada uno de los 2 lados y en el frontal de la motocicleta.

### **07.02 Verificaciones Técnicas:**

#### **07.02.01**

Las Verificaciones Técnicas las realizará el Piloto.

En ellas tendrá que presentar la documentación de la moto, Seguro Obligatorio y Casco Homologado.

Para pasar las verificaciones en los vehículos debe estar montado el porta «LR», el cuentakilómetros y los números de competición.

#### **07.02.02**

Todas las motocicletas deben estar equipadas con:

- El sistema de sujeción, “pata de cabra”, con las que han sido homologadas.
- Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal.
- El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.

#### **07.02.03**

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

Todos los vehículos participantes en las diferentes categorías del presente Campeonato Motodes de Rally TT deberán de estar conformes a la normativa de Tráfico en España para la circulación por vías públicas.

Los neumáticos serán de libre elección por parte del piloto, excluyéndose los de motocross o como norma general todos aquellos que lleven en sus flancos la leyenda “no apto para su uso en vías públicas” en cualquier idioma o carezca de contraseña de homologación reconocibles.

[\(Ver anexo Ruedas de campo 2017\)](#)

## **08. PUBLICIDAD**

### **08.01**

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

- a) Sea autorizada por los Reglamentos de la FMCV y la legislación del país.
- b) No sea contraria a la moral y a las buenas costumbres.
- c) No invada los lugares reservados a las placas de carrera.

**08.02**

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

**08.03**

Los equipos deberán asegurarse de la buena colocación de la publicidad durante la carrera

**09. RESPONSABLES DE LAS RELACIONES CON LOS PARTICIPANTES**

Estarán en posesión de la licencia de Comisario Deportivo de la FMCV

Los responsables de las relaciones con los participantes deben estar presentes y ser identificables en:

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

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

- Informar a los equipos y mantener con ellos un contacto permanente.
- Responder a todas las cuestiones que los equipos puedan formular.
- Dar toda la información precisa sobre lo relativo a reglamentos y al desarrollo de la Prueba.

Solucionar satisfactoriamente las peticiones que no tengan concepto de reclamación para así evitar su transmisión al Jurado de la Competición (Ejemplo: aclarar tiempos discutidos).

**10. PARQUE CERRADO Y RESPONSABLE DE PARQUE CERRADO****10.01 El Responsable del Parque Cerrado:**

Estará en posesión de la licencia FMCV de Comisario Deportivo o de Comisario Técnico.

Será responsable de los parques cerrados y de su seguridad y atención.

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

**10.02 Parque Cerrado:****10.02.01**

Las motocicletas se considerarán en régimen de Parque Cerrado ( con la prohibición expresa de reparación, reavituallamiento, así como el tocar la moto de otro participante):

- a) Desde su entrada en el parque cerrado, en la zona de salida, el parque de reagrupamiento o de final de etapa (si los hubiera) y hasta su salida de los mismos.
- b) Desde su entrada en una zona de control hasta su salida de la misma.
- c) Desde su llegada al final del Rally TT, hasta la expiración del plazo de presentación de reclamaciones.

**10.02.02**

Toda infracción al régimen de Parque Cerrado será penalizada por acuerdo del Jurado.

**10.02.03**

Cuando los Comisarios Técnicos del Rally TT constaten que un vehículo parece estar en un estado incompatible con una utilización normal en carretera, deberán informar inmediatamente al Director de Carrera, que podrá requerir una revisión de su estado.

En este caso, los minutos empleados en una posible reparación exigida, serán considerados como minutos de retraso en un sector de enlace.

Con el fin de permitir al equipo recuperar su retraso, después de la reparación se le asignará una nueva hora de salida.

**10.02.04**

Después de haber aparcado la motocicleta en el Parque Cerrado, el piloto deberá abandonar inmediatamente el parque, en el que quedará prohibida la entrada.

**10.02.05**

Para salir de un parque cerrado de salida, de reagrupamiento, el piloto estará autorizado a entrar en el parque 30 minutos antes de su hora de salida única y exclusivamente para arrancar el motor de su motocicleta y colocar los sistemas de navegación, con prohibición expresa de tocar el vehículo de otro participante.

**10.02.06**

Cuando un piloto no pueda presentar su vehículo con el motor en marcha:

- a) A la salida de un parque de salida o de reagrupamiento (si lo hubiera), será penalizado con un minuto.
- b) A la salida de las Pruebas Especiales será penalizado con un minuto.



**10.02.07**

Todas las motocicletas en el momento de entrar a parque cerrado deben estar conformes con las verificaciones técnicas.

**10.02.08**

Las motocicletas no podrán estar cubiertas por una lona o protección en el parque cerrado.  
Si se autoriza la protección únicamente de los dispositivos de navegación.

**11. PRUEBA PRÓLOGO****11.01**

Podrá realizarse una Prueba Prólogo, con una longitud máxima de 10 Km cuyo resultado se sumará al tiempo total del Rally TT.  
El orden de salida de esta Prueba Prologo será propuesto por el Organizador al Jurado de la Prueba.

**11.02**

Se considera que la Prueba Prólogo ha comenzado desde que se retira la motocicleta del Parque Cerrado para dirigirse al recorrido marcado como Prueba Prólogo.

**11.03**

Al participante que, una vez tomada la salida de la Prueba Prólogo no la termine (por avería, caída, etc.), se le aplicará una penalización.

Al piloto que por causa muy justificada y acreditada ante el Jurado de la Carrera no haya podido tomar la salida de la Prueba prólogo y desee participar en la misma, se le aplicará una penalización.

**11.04**

Se permite el reconocimiento de la Prueba Prólogo exclusivamente a pie o en bicicleta.  
La infracción a este artículo conllevará una penalización.

**12. ORDEN DE SALIDA****12.01**

En la primera etapa de la primera prueba del Campeonato, el orden de salida se determinará por la clasificación general del Campeonato del anterior año.

Aquellos pilotos que no tuvieran puntuación en el Campeonato del año anterior o compitieran por primera vez en el Campeonato del año en curso (carecen de puntuación) tomarán la salida por sorteo a continuación del último piloto que tuviera puntos, en las siguientes pruebas tomarán la salida de acuerdo con la clasificación "Scrath" de la última prueba.

**12.02**

En este orden de salida saldrán primero los pilotos de Campeonato 2017 "Road Book" y a continuación el resto de categorías

Todos los pilotos saldrán de minuto en minuto, exceptuando los CINCO primeros pilotos que saldrán de 2 en 2 minutos.

Si el número de participantes y/o las condiciones atmosféricas requieren otra cadencia, esta será aprobada por el Jurado.

Se podrá establecer una separación mayor entre categorías.

El Jurado podrá modificar el intervalo de salida mencionado anteriormente, previa solicitud del organizador o debido a causas justificadas.

**12.03**

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

**13. SECTORES SELECTIVOS:**

Son pruebas de velocidad a tiempo real.

**13.01**

Está prohibido a los pilotos circular en sentido contrario en los Sectores Selectivos.

El piloto que circule en sentido contrario será sancionado con una penalización de 20 minutos, cuando la Dirección de Carrera constate que lo ha efectuado de forma irresponsable (Velocidad inadecuada, falta de precaución, etc...)

**13.02**

En la salida de los Sectores Selectivos el piloto detendrá la motocicleta delante del control de salida, el controlador del puesto anotará en el Carné de ruta del piloto la hora real de salida del vehículo (hora y minuto), después le indicará 30 segundos, 15 segundos y los últimos 5 segundos, uno a uno. Pasados estos 5 segundos, será dada la señal de salida, que deberá ser seguida del arranque inmediato del vehículo, cada minuto o fracción de retraso en la salida será penalizado con 1 minuto.

**13.03**

La salida de un Sector Selectivo a la hora indicada en el Carné de ruta, podrá ser retrasada por el controlador en caso de fuerza mayor.

**13.04**

Una falsa salida, o una salida defectuosa antes de que el controlador dé la señal, serán penalizadas.

Esta penalización no excluye sanciones más graves que puedan ser impuestas por el Jurado y particularmente en caso de reincidencia.

**13.05**

La llegada del Sector Selectivo será lanzada y los paneles estarán dispuestos de la siguiente forma :

Un panel Amarillo avisador del final del SS, a una distancia aproximada de 100m, un panel Rojo indicando el final del SS.

La toma de tiempos para el cronometraje, se realizará en el panel Rojo de llegada.

A una distancia de 100 a 300 m después de la llegada, el piloto deberá pararse en un control horario señalado por un reloj rojo y por un panel de STOP, donde el piloto debe detener, para que se le anote el tiempo en su Carnet de Ruta la hora de llegada al final del SS (hora y minutos), que será la hora de salida del sector de enlace siguiente.

Está prohibida la parada entre el panel rojo del final de SS y el panel de STOP.

El piloto que se detenga entre el panel rojo y la señal de stop será penalizado con 10 minutos.

**13.06**

Está prohibida la asistencia en el recorrido de un Sector Selectivo, si no es por medio de otro piloto en carrera y con los medios que lleven a bordo.

**13.07**

Quedan prohibidos, los acompañantes-asistencias a lo largo de todo el recorrido, la penalización será la desclasificación.

**13.08**

Los intervalos de salida para los Sectores Selectivos serán los mismos que los previstos para las salidas de etapa.

**13.09**

Todo equipo que rehúse tomar la salida de un Sector Selectivo a la hora que le ha sido atribuida, será penalizado.

**13.10**

El Director de Carrera propondrá al Jurado un tiempo previsto para realizar el recorrido de cada Sector de enlace, el cual será confirmado por el Jurado de la Prueba y publicado en el tablón de anuncios o comunicado en el Briefing.

Cualquier participante que exceda 60 minutos el tiempo previsto (tiempo de exceso sector de enlace), quedará fuera de la prueba.

Así mismo el siguiente Control se considerará cerrado para el participante y se le retirará el Carné de Ruta.

**14. CARNET DE RUTA Y TARJETA DE CONTROL DE PASO****14.01**

En la salida del Rally TT, cada piloto lo recibirá EN MANO, en las circunstancias que es expusieron anteriormente.

**15. CONTROLES Y DESARROLLO DE LA COMPETICIÓN**

El formato de competición del Campeonato Motodes de Rally TT para el año 2017 será de un día por carrera, pudiendo haber alguna prueba de dos días, de ser así los días de competición se disputaran de manera independiente (Los dos días puntúan por separado).

Cada día constará de un Tramo de Navegación y un Tramo Selectivo como mínimo.

**15.01 Controles**

Con el fin de garantizar el estricto cumplimiento del itinerario preparado por el Organizador e indicado en el «LR» y con el fin de verificar el cumplimiento de la media de velocidad impuesta, se situarán puestos de control a lo largo del recorrido.

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

En cualquier caso, el piloto debe observar escrupulosamente el recorrido indicado en el «LR», pasar por los lugares y controles de paso indicados en él; no pasar por alguno de estos puntos que pueda representar ventaja y que haya sido constatado por un Oficial de la Carrera y/o por el sistema de seguimiento de la organización o que represente un corte del recorrido o la falta de sellado de un control, conllevará una penalización desde 10 minutos hasta la exclusión en función del tramo recortado y la ventaja adquirida a juicio del Jurado.

**15.01.01 Control Horario**

En los puntos intermedios elegidos por los Organizadores, normalmente antes del comienzo del Sector Selectivo.

Su emplazamiento, así como el tiempo previsto para hacer el recorrido entre estos puntos, estarán indicados en el Rutómetro.

En estos puntos de control la Organización reflejar la hora real de paso de los participantes y si está se ajusta a su hora ideal.

Las distancias estarán calculadas y medidas con exactitud en kilómetros.

Los controles horarios estarán debidamente señalizados.

**15.01.02**

El comienzo de la Zona de Control Horario se indica con un cartel de advertencia con fondo amarillo.  
A una distancia de 25 metros, la colocación del puesto de control se indica con un cartel con fondo rojo.  
La Zona de control debe de instalarse de tal manera que los pilotos puedan ver el puesto de control sin entrar en la zona.

**15.01.03**

Está estrictamente prohibido entrar en y/o salir de una Zona de Control con otra dirección que no sea la prevista en el Libro de Ruta y/o entrar nuevamente en una Zona de Control, cuando el Carnet de Ruta ya ha sido marcado en dicho control.

En caso de contravenir esta norma, se aplicarán las siguientes penalizaciones:

- 1ª Infracción 10 minutos
- 2ª Infracción 1 hora
- 3ª Infracción a criterio del Jurado

**15.01.04**

La hora oficial es la facilitada por el Organizador.  
El cálculo de hora ideal de marcación es responsabilidad única de los Pilotos, que pueden consultar reloj oficial situado en la mesa de control.  
La presentación del Carnet de Ruta en los distintos controles y la exactitud de lo escrito es entera responsabilidad del Piloto.  
Únicamente los controladores están autorizados a escribir la hora en el Carnet de Ruta.

**15.01.05**

Los puestos de control, salvo decisión contraria del Director de Carrera, dejan de operar una hora después de la hora ideal del último Piloto.

Los Controles Horarios (Salida y Llegada de los Sectores Selectivos) dejan de operar en una hora calculada teniendo en cuenta el y los tiempos máximos autorizados que precedan dicho control para el último Competidor clasificado.

**15.01.06**

Los Pilotos están obligados, mediante penalización, que puede ser la Desclasificación, a seguir las instrucciones del Jefe de Puesto responsable del control (El Jurado examinará todos los casos eventuales con informe escrito del Jefe de Puesto).

**15.02 Control del Libro de Ruta**

Se podrán establecer controles del seguimiento del libro de ruta, para comprobar que el piloto navega siguiendo el mismo, de forma que si se comprueba que hay una diferencia de más o menos dos viñetas a la que realmente debería tener reflejado el «LR» en ese punto (Incluidos motivos mecánicos por fallo en el lector u odómetro etc...) el piloto será sancionado con 15 minutos.

Así mismo si el piloto rehúsa detenerse en el punto de verificación será penalizado con 15 minutos.

**15.03 Control de Velocidad**

El «LR» recogerá tanto el inicio como el fin de tramo del CV, así como la velocidad máxima permitida

El no cumplimiento de la limitación será sancionado con 10 minutos cada tramo de 10 Km/h. de exceso, desde el primer kilómetro de exceso.

**Ejemplo:**

Una limitación de 30 Km/h. se penalizaría con 10 minutos desde una velocidad de 31 a 40 Km/h., a 41 Km/h. la penalización sería de 20 minutos, y así sucesivamente.

Los excesos de velocidad serán controlados por el sistema de seguimiento (Anexo balizas de seguimiento y control).

**15.04 Errores de Navegación y vuelta al recorrido**

La vuelta al recorrido como consecuencia de un error de navegación tendrá que ser a baja velocidad y con la máxima cautela.

El incumplimiento de estas disposiciones controladas visualmente o a través del sistema de seguimiento de la organización, implica una penalización de 20 minutos.

**15.05 Ayuda entre los pilotos participantes**

En caso de lesiones y/o caída de un competidor en la pista, el siguiente piloto está obligado a disminuir la velocidad y/o parar para ver si necesita ayuda.

Si el incidente es tan insignificante que el conductor caído no requiere su ayuda, este proseguirá la marcha.

En caso contrario, si la gravedad del accidente lo requiere, el piloto debe alertar inmediatamente a la Dirección de Carrera, llamando al número de teléfono "AUXILIO RALLY" dando la información relativa al accidente y su gravedad.

Si fuera imposible contactar por teléfono con la Dirección de Carrera, el piloto está obligado a desplazarse hasta el siguiente punto de control o en su defecto hasta donde tenga cobertura para dar el aviso a Dirección de Carrera, siempre que el estado del accidentado permita dejarlo solo o haya llegado otro piloto para acompañarlo.

En cualquier caso, el corredor al reincorporarse a carrera, le será reintegrado el tiempo de parada y/o asistencia detectado por el sistema de seguimiento.

Para ello al llegar a final de carrera comunicara lo sucedido a la Dirección de Carrera solicitando el reintegro del tiempo perdido. La denegación de auxilio confirmada por el sistema de seguimiento será penalizada con la exclusión de la prueba.

## **16. ZONA DE ASISTENCIA Y REPOSTAJE**

### **16.01**

Durante toda la duración del Rally TT están permitidas las reparaciones efectuadas por el piloto u otro participante con los medios de a bordo en todos los casos no prohibidos expresamente por una disposición en el Reglamento.

La reparación de vehículos por otros miembros del equipo, se efectuará exclusivamente en las Zonas de Asistencia.

El no cumplimiento de esta norma entrañará la penalización de la desclasificación.

### **16.02**

El repostaje se efectuará exclusivamente en las zonas delimitadas por la Organización a este efecto (Zona de Asistencia o Repostaje), y siempre habrá de hacerse con el motor parado y el piloto bajo ningún concepto, podrá permanecer sobre la motocicleta.

El incumplimiento de este punto entrañará la penalización de la desclasificación.

### **16.03**

Queda prohibido transportar gasolina en recipiente o bidones que no se ajusten al presente reglamento del Campeonato Motodes de Rally TT.

### **16.04**

El uso de una estera medioambiental u otro mecanismo efectivo, es requerido para ser usado donde se realice el repostaje, en los lugares permitidos por el organizador.

Podrá ser penalizado con una sanción económica, infringir esta norma.

Esta estera deberá tener unas medidas mínimas que cubran de eje posterior al anterior de la motocicleta así como el ancho del manillar de la misma.

## **17. REAGRUPAMIENTO**

### **17.01**

Los reagrupamientos sirven para reducir los intervalos más o menos importantes que pueden crearse entre los pilotos por causa de retraso y/o abandonos.

### **17.02**

A su llegada a los reagrupamientos, los pilotos entregarán al controlador su Carné de Ruta.

Recibirán instrucciones sobre la hora de salida.

Deberán conducir inmediata y directamente su vehículo al Parque Cerrado, siendo el orden de salida del mismo igual al de llegada.

## **18. CIRCULACIÓN**

### **18.01**

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

Esta velocidad máxima se establece en 90 kms./hora, salvo en los lugares que el código de circulación especifique una velocidad menor (Travesías, zonas urbanizadas, etc...)

En el caso de sufrir variación la velocidad por cualquier motivo, se indicara en el Briefing la velocidad máxima tolerada.

A todo piloto que no se atenga a estas prescripciones le serán aplicada una penalización de 1 minuto por cada 10 Km/hora que sobrepase los límites marcados por la organización y será de aplicación tantas veces como rebase dichos límites.

Los excesos de velocidad serán controlados por el sistema de seguimiento de la organización determine en su "Anexo de Balizas y App de seguimiento"

### **18.02 Está prohibido:**

Está prohibido llevar cualquier sistema de ayuda a la navegación, incluidos dispositivos GPS en las categorías Rally TT Enduro, Rally TT Trail, Rally TT Maxi Trail (solo Road Book)

La velocidad debe controlarse con odómetros.

Remolcar o empujar las motocicletas, excepto por el piloto u otro piloto en carrera, si no es para devolverlos a la pista o para despejarla.

- a) Está prohibido transportar las motocicletas en otro vehículo.
- b) Bloquear el paso intencionadamente o impedir el desarrollo de la circulación.

El incumplimiento de este artículo, se penalizará con la desclasificación.

**18.03**

Los agentes o funcionarios que constaten una infracción de las normas de circulación cometida por un equipo deberán señalarla de la misma forma que si fuera hecha por otros usuarios de la ruta.

En el caso de que decidan no detener al conductor que ha cometido la infracción, podrán exigir de los organizadores la aplicación de las penalizaciones previstas bajo reserva de:

- La notificación de la infracción se haga llegar a los Organizadores por vía oficial de forma escrita antes del anuncio de la clasificación de la etapa durante la cual se ha cometido la infracción.
- Que las denuncias sean lo suficientemente detalladas para que la identidad del conductor que ha cometido la infracción, el lugar y la hora sean lo más precisos posible.
- Que los hechos denunciados no sean susceptibles de diversa interpretación.

**18.04**

Será obligatorio, en todo momento, seguir el recorrido indicado en el Road-Book por la organización.

**19. TABLÓN DE ANUNCIOS**

La ubicación del Tablón oficial de anuncios de cada día de carrera será dada a conocer a los pilotos en un anexo al Reglamento Particular de la Prueba, quedando restringido el uso de este Tablón a la Dirección de Carrera.

Queda terminantemente prohibida la publicación en este Tablón de avances, notas de prensa, etc., y en general de cualquier dato que pueda inducir a confusión.

**20. CLASIFICACIONES**

El cronometraje se encontrará bajo la responsabilidad del Director de Carrera.

La clasificación de cada jornada será establecida por la suma de los tiempos realizados en la Prueba Prólogo (si la hubiera), los Sectores Selectivos y penalizaciones impuestas.

Quien obtenga el tiempo total menor será proclamado vencedor de la prueba, el siguiente será el segundo, y así sucesivamente.

Las clasificaciones por categoría serán establecidas por el mismo sistema.

Las penalizaciones serán expresadas en horas, minutos y segundos.

En caso de empate, será proclamado vencedor aquel que haya realizado el menor tiempo en el primer Sector Selectivo, así sucesivamente hasta deshacer el empate.

En caso que solo hubiera un Sector Selectivo se adjudicará la mejor posición al piloto que haya tomado antes la salida.

Las clasificaciones oficiales del Rally TT serán publicadas como máximo media hora después de la hora máxima teórica de llegada del último participante en tomar la salida.

Este punto podrá ser modificado a criterio del Jurado de la Prueba.

**20.01 Clasificación Campeonato Pilotos**

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

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

La suma de las mejores puntuaciones obtenidas por cada participante en las Competiciones puntuables válidas, será de mayor a menor, la Clasificación del Campeonato.

Los casos de empate se resolverán a favor del que haya obtenido mayor número de primeros puestos, de subsistir el empate a favor del que haya obtenido mayor número de segundos puestos, de subsistir el empate a favor del que haya obtenido mayor número de terceros puestos, y de persistir el empate, y en el que haya obtenido mayor número de primeros puestos en las Pruebas prólogo, etc.

Si aplicadas todas estas fórmulas subsistiera el empate, el título será adjudicado por decisión de la FMCV

Los Trofeos y Premios de estos Campeonatos, otorgados por la Federación de Motociclismo de la Comunidad Valenciana, serán los siguientes:

<u>Categoría</u>	<u>1º Clasificado</u>	<u>2º Clasificado</u>	<u>3º Clasificado</u>
Todas las categorías	Medalla Cto. y Diploma	Diploma	Diploma

**20.02 Mínimo de competiciones**

Para que estos Campeonatos tengan validez deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad más una de las competiciones puntuables convocadas en cada clase.

**20.03 Mínimo de participantes**

No se establece una cantidad mínima.

**21. RECLAMACIONES**

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado), acompañando a cada reclamación un depósito de 300 €, y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación.

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

**Reclamaciones técnicas:**

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 600€ para las de 2 tiempos.

Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 300€ para las 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al 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 técnica o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Jurado la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en que la pieza en litigio deba ser precintada).

En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder presentar recurso de apelación, en cuyo caso se deberá entregar un depósito de 800€ y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la FMCV, 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.

**Reclamación sobre carburantes:**

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1300€ efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).

Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar los gastos de todos los controles efectuados.

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 1000€ 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.

[Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes.](#)

**Recurso de apelación:**

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la FMCV en su artículo 94, 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 FMCV

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. 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.

**22. PILOTOS RECLASIFICADOS Y PENALIZACIÓN PARA RECLASIFICAR**

Esta penalización está establecida para sustituir la exclusión de carrera en Pruebas de más de una día y sólo con el objetivo de que el piloto pueda continuar en la carrera.

Los pilotos que por avería mecánica, caída u otro motivo, rebasen el tiempo máximo impartido o no finalicen el día, se aplicará de oficio por los Comisarios Deportivos, un tiempo de reclasificación.

Dicha penalización se aplicará exclusivamente sobre el día no finalizado, y afectará únicamente a la clasificación final de la etapa, nunca podrá ser aplicada al segundo día puntuable.

**23. PILOTOS RETIRADOS**

Los Pilotos Retirados deberán comunicarlo fehacientemente a la organización inmediatamente, empleando para ello el teléfono "AUXILIO RALLY" o cualquier otro modo que tuviera a su disposición a Dirección de Carrera, ya sea por sí mismo o por medio de su equipo.

La inobservancia de este punto, podrá ser penalizado con una sanción económica.

## **24. ENTREGA DE PREMIOS**

### **24.01**

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

### **24.02**

Los trofeos se entregaran tras el cómputo de la clasificación de los dos días de la carrera.

Teniendo en cuenta que cada día es una carrera completa independiente con sus puntos totales, la entrega de trofeos se realizara de la forma siguiente:

Dentro de cada categoría, el vencedor de la prueba es el corredor que ha obtenido más puntos, el segundo el que haya obtenido la segunda mejor suma de puntos y así sucesivamente independientemente de la cantidad de días que haya disputado.

En caso de empate obtendrá la mejor posición el piloto que haya obtenido una mejor puntuación de los dos días.

Caso de seguir el mismo, quedara clasificado en el lugar superior el piloto que haya obtenido mejor puntuación en el segundo día.

[\(Ver puntuación en Art. 20.01\)](#)

## **25. SEGUROS**

Los derechos de inscripción comprenden una prima de seguros garantizando la Responsabilidad Civil del concursante frente a terceros.

El seguro entrará en efecto en el momento de la salida del Rally TT y cesará a la llegada, en el momento del abandono o de la exclusión

## **26. CRONOMETRAJE**

En los Rally TT primará en su desarrollo la orientación.

Será obligatorio el dispositivo de la Empresa Proveedora designada por la FMCV y facilitado por la Organización en cada carrera para el control del participante y conocer su ubicación en todo momento.

Este mismo dispositivo facilitará las horas de paso por cada punto del recorrido que ha de realizar el participante siendo el documento válido para clasificar en todas las pruebas del presente Campeonato y si fuese el caso, para la aplicación de penalizaciones en el supuesto de que no se haya respetado el recorrido determinado por la Organización, así como los excesos de velocidad.

Con el fin de facilitar la organización de las Pruebas y como medida para preservar al máximo el entorno ecológico, queda terminantemente prohibido el reconocimiento previo, entrenamiento y cualquier tentativa de conocer el recorrido de la Prueba por parte de los pilotos o de cualquier persona de su equipo de asistencias, bien sea en motocicleta, automóvil, bicicleta e incluso a pie siendo penalizado su incumplimiento con la desclasificación en el caso de ser probado.

## **27. RALLY TT CONJUNTOS COCHES / MOTOS**

Está prohibida la celebración de un Rally TT conjunto entre coches y motos.

**ANEXO PENALIZACIONES – MOTODES RALLY TT**

CAUSA	SANCIÓN TIEMPO/CLASIFICACIÓN	SANCIÓN ECONÓMICA	ARTICULO
NO DEVOLVER «LR»		DECISIÓN JURADO	<a href="#">04.11</a>
NO UTILIZAR ESTERA ECOLÓGICA		DECISIÓN JURADO	<a href="#">16.04</a>
NO COMUNICAR LA RETIRADA		DECISIÓN JURADO	<a href="#">23.00</a>
SALIDA FALSA/ANTICIPADA	1 MINUTO		<a href="#">13.04</a>
RETRASO EN LA SALIDA	1 MINUTO		<a href="#">13.02</a>
MOTOR NO EN MARCHA	1 MINUTO		<a href="#">10.02.06</a>
VELOCIDAD EN ENLACE	1 MINUTO CADA 10 KM/H. (10 KM. CORTESÍA)		<a href="#">18.01</a>
DETENERSE ENTRE BANDERAS AMARILLA Y ROJA	10 MINUTOS		<a href="#">13.05</a>
NO SEGUIR «LR» / RECORTE	10 MINUTOS / DESCLASIFICACIÓN		<a href="#">15.01</a>
VELOCIDAD EN CV	10 MINUTOS CADA 10 KM/H		<a href="#">15.03</a>
DIFERENCIA DE VIÑETAS «LR» ( 3 Ó MAS)	15 MINUTOS		<a href="#">15.02</a>
NO PARAR CONTROL «LR»	15 MINUTOS		<a href="#">15.02</a>
SENTIDO CONTROL ESPECIAL	20 MINUTOS		<a href="#">13.01</a>
VUELTA AL RECORRIDO IMPRUDENTE	20 MINUTOS		<a href="#">15.04</a>
NO ASISTIR BRIEFING	3 MINUTOS		<a href="#">04.03</a>
UTILIZAR GPS	DESCLASIFICACIÓN		<a href="#">18.02</a>
RECONOCER EL RECORRIDO	DESCLASIFICACIÓN		<a href="#">26.00</a>
REPOSTAJE INADECUADO	DESCLASIFICACIÓN		<a href="#">16.02</a>
ASISTENCIA INADECUADA	DESCLASIFICACIÓN		<a href="#">16.01</a>
TIEMPO EXCESO ENLACE	DESCLASIFICACIÓN		<a href="#">13.10</a>
DENEGACIÓN AUXILIO	EXCLUSIÓN		<a href="#">15.50</a>
TIEMPO RETRASADO EN CH	1 MINUTO POR MINUTO		
TIEMPO ADELANTADO EN CH	1 MINUTO POR MINUTO O FRACCIÓN		
DEMORA ENTRE CH Y SALIDA CRONO	1 MINUTO POR MINUTO/DESCLASIFICACIÓN		

**ANEXO SENAÑIZACIONES – MOTODES RALLY TT**

Todas las distancias son aproximadas

Dirección	Tipo de Control	SEÑALIZACIÓN	Dirección
	CONTROL de PASO		
	CONTROL HORARIO		
	CONTROL HORARIO y SALIDA de TRAMO		
	LLEGADA de TRAMO		



## ANEXO FUNCIONAMIENTO CONTROL HORARIO

- 1) El procedimiento de marcación comienza en el momento en que la motocicleta pase el cartel de entrada a la Zona de Control Horario (Panel Amarillo).
- 2) En los Controles Horarios, los controladores anotan en el Carnet de Ruta la hora de presentación que corresponde al momento en que el piloto y la motocicleta entran en el control.  
La marcación del Carnet de Ruta sólo puede realizarse si el piloto y la motocicleta se encuentran en la zona de la mesa de control. (Panel Rojo )
- 3) Entre el cartel de entrada de zona y el puesto de control, está prohibido que el piloto realice cualquier parada.  
Un piloto sólo puede quedarse en la Zona de Control durante el tiempo necesario para las formalidades de marcación.
- 4) Para los Sectores de Enlace, la hora ideal de marcación es la que se obtiene sumando el tiempo impartido para recorrer el Sector de Enlace a la hora de salida de este sector.  
Estos tiempos se expresan en horas y minutos y siempre se indican de 00:01 a 24:00.
- 5) En los Sectores de Enlace, el piloto no está expuesto a ninguna penalización por atraso si la hora de presentación del Carnet de Ruta al controlador corresponde al desarrollo del minuto ideal de marcación.  
Es decir que se considerará que está en hora a un piloto que deba pasar por un control a las 18h 58', si la marcación se realizó entre 18h 58'00" y 18h 58'59".
- 6) Cuando la salida de un Sector Selectivo está situado al final de un Sector de Enlace, la hora de salida del Sector Selectivo es la indicada por el comisario.  
En la salida de un Sector Selectivo, cuando el piloto llega del Sector de Enlace, el controlador toma su Carnet de Ruta después de marcarlo y pone al piloto en situación de salida.
- 7) En un Control Horario, toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de marcación se penalizará a razón de un minuto por minuto completo en el caso de entrar con retraso, o un minuto por minuto o fracción de minuto si entra con adelanto.
- 8) El vehículo debe moverse por sus propios medios, se autoriza la fuerza del arranque.  
Caso contrario, se autoriza el remolque y/o el empuje por un piloto en carrera.
- 9) En los Controles Horarios de fin de Etapa, los pilotos están autorizados a marcar por adelantado sin estar expuestos a penalizaciones.

### DEMORA EN EL CH DE SALIDA DE ETAPA

Todo atraso para presentarse en la salida de una Etapa se penalizará a razón de un minuto por minuto de atraso, hasta el cierre del control (es decir una hora después de su hora ideal de salida).

Al piloto se le dará una nueva hora y un nuevo orden de salida, según la decisión del jefe de puesto.

### DEMORA EN LA SALIDA DE UN SECTOR SELECTIVO

Todo atraso producido entre el Control Horario y la salida de un Sector Selectivo se penalizará a razón de un minuto por minuto de atraso, hasta una hora después de su hora ideal de salida. Si sobrepasase dicho límite, quedaría desclasificado.

Al piloto se le dará una nueva hora de salida, según la decisión del jefe de puesto.