

REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE ASTURIAS ENDURO 2018

06.1 GENERALIDADES

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.

06.2 RECORRIDO

El recorrido debe ser practicable bajo cualquier condición meteorológica, para una motocicleta de la clase 1, grupo A1.

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 hacerse público obligatoriamente.

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.

6,5 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
16 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

-Para la clasificación final del campeonato podrá descontarse el peor resultado individual obtenido por el piloto durante la temporada

-La última prueba del campeonato de Asturias tendrá doble puntuación.

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 la mayoría 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 la mayoría 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.

06.8 LICENCIAS DE LOS PILOTOS

Podrán puntuar en estos Campeonatos y Trofeos los pilotos que estén en posesión de Licencia tramitada por la F.M.P.A. del año en curso.

Podrán participar los pilotos que tengan Licencia homologada por la R.F.M.E., y Autonómica.

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.

CATEGORIAS:

SENIOR A : motocicletas de 2 Y 4 tiempos desde 125C.C. hasta 600C.C.

SENIOR B: motocicletas de 2 Y 4 tiempos desde 125C.C. hasta 600C.C.

SENIOR C (VETERANOS): motocicletas de 2 Y 4 tiempos desde 125C.C. hasta 600C.C. con la condicion de que sus pilotos sean mayores de 40 años o que los cumplan este año.

JUNIOR: solo para pilotos con licencia JUNIOR desde los 16 años. (desde los 16 años hasta los 18años solo permitido motocicletas de 125c.c.)

TROFEO ENDURO ASTUR: Pilotos noveles o inexpertos que no tengan mas de dos años de licencia homologada por la FMPA, esta categoria sera de iniciacion por tendra baja dificultad.

-El primer piloto en la clasificacion final de la temporada 2018 de las categorias TROFEO ENDURO ASTUR Y JUNIOR pasara a una categoria superior obligatoriamente en 2019.

06.9 FECHA DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

El cierre de las inscripciones tendrá lugar el jueves anterior al día de la carrera a las 00:01h.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la F.M.P.A hasta la víspera anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante fax o correo electrónico. Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción.

Los derechos de Inscripción son de 50 EUROS hasta las 23:59h del domingo anterior a la prueba, desde las 00:00h del lunes hasta las 23:59h del miércoles anterior a la prueba habra un recargo de 10 euros y seran 60EUROS.

CATEGORÍA Y ESPECIFICACIONES DE LAS MOTOCICLETAS

06.10 CLASES

Toda motocicleta correspondiente a una de las clases siguientes, de la Categoría 1, Grupo A1, será admitida a participar en una Competición. Las motocicletas deben estar conformes al reglamento técnico F.I.M.

Se podrán inscribir motocicletas desde 125 cc 2t y 250 4t hasta 580 en 2t y 4t homologadas todas ellas.

06.11 ILUMINACIÓN, VELOCÍMETRO, MATRICULA Y BOTÓN DE PARE.

Cada motocicleta inscrita deberá estar conforme a los requisitos del Código de Circulación vigente durante toda la competición.

Será obligatoria una instalación de luces, fija y definitiva, que debe ser alimentada por un alternador accionado por el motor de la motocicleta y ser capaz de mantener una tensión mínima de 10 voltios teniendo conectada una lámpara de 40 vatios.

El diámetro del cristal del faro delantero debe tener al menos 100 mm., o una superficie equivalente cuando el cristal no sea circular.

Solamente serán admitidas en la verificación las placas de matrícula de 80 por 100 como mínimo en material rígido.

Estarán fijadas a la aleta de forma fija y definitiva, la anchura de la placa no sobrepasará la del guardabarros y deberán estar presentes durante toda la competición.

Por seguridad, será obligatorio la instalación de un botón de pare en el manillar de la motocicleta.

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.

Todas las motocicletas en el momento de entrar a parque cerrado deben estar equipadas con el sistema de sujeción fijo (patacabra).

06.12 PARQUES CERRADOS

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 las motocicletas están depositadas bajo la custodia del Club organizador.

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.

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 carné 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 el llenado del depósito de gasolina, o efectuar reparaciones en la motocicleta. Los pilotos que no cumplan con cualquiera de estas normas, serán excluidos.

Es Obligatorio disponer de un extintor en el parque cerrado.

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.

Será excluido cualquier piloto que fume en el interior del Parque Cerrado.

Las motocicletas colocadas en el Parque Cerrado deberán permanecer al aire libre sin ningún tipo de cobertura.

06.13 ZONAS DE SALIDA

Esta zona se compone de:

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 Salida.

Una Zona de Salida, perfectamente delimitada, donde los pilotos esperarán la Señal de inicio 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 inicio. La penalización por esta infracción es la Exclusión.

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, y a partir del final de la etapa hasta la Salida del día siguiente. Está prohibido poner en marcha el motor en la Zona de Salida antes de la Señal de Salida. La penalización por esta infracción es 1 minuto.

06.14 ORDEN DE SALIDA

El orden de salida de las categorías será para la primera carrera por orden de inscripción y para las siguientes por clasificación general (sin categorías)

06.15 PREPARACIÓN PARA LA SALIDA

Cada día, 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 Salida. En el Parque Cerrado no podrá ser realizado ningún trabajo en la motocicleta, bajo pena de Exclusión.

-EL HORARIO DE SALIDA DE CARRERA PARA LAS PRUEBAS DEL CAMPEONATO DE ASTURIAS 2018 SERA A LAS 10:00H

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 poner su motor en marcha en la Línea de Salida y cruzar, bajo la impulsión del motor, otra línea a 20 metros de la Línea de Salida.

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

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

Todas las motocicletas deben ser puestas en marcha ya sea con el pedal de arranque o cualquier otro dispositivo eléctrico o mecánico. Esta maniobra excluye la rotación de la rueda motriz. Si el motor se para antes que la motocicleta haya cruzado a la segunda línea, el piloto debe 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.

Un piloto que haya sido penalizado por no haber puesto en marcha su motor y cruzar la línea de los 20 metros en el minuto acordado, 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.

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.

06.16 REPOSTAJE

No se concede ningún tiempo suplementario para los trabajos de repostaje, que deben hacerse durante el tiempo del recorrido. La normativa referente al carburante y repostaje está establecida en los reglamentos Técnicos, Anexo 01 "Enduro" de la F.I.M.

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

El piloto sera responsable de la retirada de cualquier residuo incluso tierra que se haya depositado en su zona de paddock por el mismo, su equipo, mecanicos o acompañantes.

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.

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 y/o por el trabajo efectuado en la motocicleta en una zona de repostaje después de la mesa de control, 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.

El engrase de la cadena está autorizado en las zonas de repostaje.

Durante el repostaje, el motor debe estar parado. El hecho de no respetar esta disposición comporta la Exclusión.

06.17 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.

06.18 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.

06.19 COMUNICACIONES PROHIBIDAS

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

06.20 ABANDONO

Cualquier piloto que se haya retirado de la Competición, está obligado a comunicarlo a la organización, entregando el carné de ruta a algún oficial de la misma.. En este caso, deberá borrar o sacar las placas porta números y no continuar el itinerario en compañía de otro piloto.

06.21 SEÑALIZACIÓN

El itinerario oficial, que está prohibido abandonar bajo ningún concepto, estará indicado y señalizado.

Habrà una cartulina con punto rojo sobre fondo blanco de confirmación como mínimo cada 200 metros. En los cruces o derivaciones se señalizará con 1 triangulo rojo a 50 m del cruce, 2 triángulos a 20 metros y tres triángulos en el propio eje del giro.

Es responsabilidad del piloto seguir este itinerario, y 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.

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.

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

06.22 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.

06.23 SEGUROS (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 F.M.P.A.

06.24 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 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

06.25 CONTROLES HORARIOS

Los controles horarios estarán emplazados:

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

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

En los puntos elegidos por los Organizadores. Su emplazamiento, así como el tiempo previsto para hacer el recorrido entre estos puntos, estarán indicados en la hoja de tiempos. Las distancias estarán calculadas y medidas con exactitud en kilómetros. La distancia entre 2 Controles Horarios no debe superar los 40 Km. ni ser inferior a 5 Km. El número máximo de Controles Horarios será de 3 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.

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.

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 la hoja de tiempos.

06.26 CRONOMETRAJE

La toma de tiempos en todos los Controles Horarios se efectuará en minutos y deberá funcionar bajo vigilancia de un Cronometrador oficial.

06.27 CARNET DE RUTA Y FICHA DE CONTROLES DE PASO

El carné de Ruta y la Ficha de Controles de Paso , serán entregados durante las Verificaciones Preliminares.

Los pilotos serán responsables de que sus Carnés de Ruta y Fichas de Controles de Paso, estén marcados en todos los Controles Horarios y Controles de Paso respectivamente.

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

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

Cualquier piloto que pierda accidentalmente su carné 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 carné 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.

06.28 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES HORARIOS

Los Controles Horarios estarán señalizados con una Bandera Blanca colocada 20 m. antes de la mesa de Control y con una Bandera Amarilla 10 m. antes de la mesa de Control. Estas banderas se colocarán de tal forma que sean, en todo momento, claramente visibles por los pilotos.

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 carné 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, 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.

06.29 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

06.30 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.

06.31 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.

06.32 CONTROL DURANTE EL RECORRIDO

Además de la obligación de hacer marcar su carné de Ruta en todos los Controles Horarios, el piloto debe presentarlo y hacerlo marcar en todos los Controles de Paso durante el recorrido.

Estos últimos, que estarán o no indicados en el carné de Ruta, 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 las horas de paso de todos los pilotos.

Cualquier piloto que no presente un carné 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.

06.33 PRUEBAS ESPECIALES.

El número de pruebas especiales por vuelta sera minimo de una, 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), sobre un recorrido de 2 a 5 Km. de longitud, ni demasiado difícil ni demasiado peligroso, que 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 50 Km./h.

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 anunciado el día anterior a la carrera.

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

la primera vuelta esto será anunciado el día anterior a la carrera.

06.34 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".

El piloto, después de haber franqueado la línea de llegada, debe continuar el recorrido sin pasarse.

El tiempo realizado por el piloto para efectuar el test especial será registrado en el momento en el que franquee la línea de llegada.

06.35 LISTA DE PENALIZACIONES

**Puesta en marcha del motor en la zona de salida antes de la señal de salida:
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 carné 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**

Exclusión:

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

**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.**

Fumar en el Parque Cerrado o en la Zona de Salida.

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.**

Puesta en marcha del motor en el Parque de Trabajo.

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 carné de Ruta o Ficha de Controles de Paso, o utilización de un carné 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

06.36 RECLAMACIONES

Toda reclamación debe ser formulada por escrito y acompañada de la fianza de 100 Euros.

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:

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.

30 minutos después de la publicación de la clasificación provisional si la reclamación concierne a los resultados.

Una hora después de la recepción de la respuesta por escrito del Director de Carrera

06.37 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.

Jurado. Composición.

En todas las Competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un Presidente y de otros dos Cargos Oficiales. El Presidente del Jurado será siempre que lo requiera el Delegado de enduro nombrado por la F.M.P.A. los Cargos Oficiales serán nombrados por el Club organizador.

El Presidente del Jurado

El Presidente del Jurado será el DELEGADO DE ENDURO nombrado por la F.M.P.A.

El Director de la Competición

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

06.38 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

Los resultados provisionales 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.

06.39 VERIFICACIONES

En las verificaciones administrativas los clubs organizadores de pruebas puntuables para el Campeonato de Asturias, estarán obligados a solicitar a los pilotos que acudan a estas el D.N.I y la licencia correspondiente.

En las verificaciones técnicas los clubs organizadores de pruebas puntuables para el Campeonato de Asturias estarán obligados a solicitar a los pilotos la documentación de la motocicleta el seguro obligatorio, y el carnet de conducir correspondiente.

Los clubs deberán pedir el DNI a los pilotos al entrar al parque cerrado con el fin de certificar el piloto que compite en la prueba.