



ENDURO

CAMPEONATO ARAGÓN

Enduro - Anexo 06

INDICE DE MATERIAS

1. REGLAMENTO GENERAL DE ENDURO
2. REGLAMENTO DEL CAMPEONATO DE ARAGON DE ENDURO

GENERALIDADES

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.

Las referencias al género masculino en estos documentos se hacen únicamente con fines de simplicidad, y se refieren también al género femenino, excepto cuando el contexto lo requiera de otra manera.

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 Aragón, 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.

06.6 CLASIFICACIÓN

Toda clasificación está basada en el tiempo obtenido, según el Art. 06.44. El piloto que totalice el menor tiempo será el Ganador de su clase.

En las pruebas de 2 días, un piloto que no se haya clasificado el primer día, podrá tomar la salida el segundo día bajo las siguientes condiciones:

1. Debe presentar su máquina a una nueva verificación no antes de su hora prevista de llegada del día, y 60 minutos después de esta hora como máximo.
2. El chasis debe ser el marcado antes de la competición.

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.

INSCRIPCIONES

06.8 LICENCIAS DE LOS PILOTOS

Podrán participar todos los pilotos con licencia del año en curso, Aragonesa o Única, **de las federaciones con convenio firmado**. Para puntuar en el Campeonato de Aragón la licencia tiene que estar expedida por la FARAM.

Las licencias de día no puntuaran para los campeonatos.

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.

06.9 INSCRIPCIONES

El plazo de Admisión de inscripciones para las Competiciones puntuables se cerrará a las **23'59 del Jueves** anterior a la Competición. Las inscripciones deberán realizarse en la página web de la FARAM.

Las inscripciones fuera de plazo hasta el Jueves tendrán un aumento del 50% y las que se hagan el mismo día (en el circuito) tendrán un incremento del 100%

Los Derechos de inscripción para el C.A. quedaran fijados en la Asamblea General.

Un piloto inscrito en una competición y que no pueda participar en la misma, está obligado a comunicarlo al Organizador o a la FARAM tan pronto como sea posible, con la justificación aceptable y válida correspondiente. En caso de incumplimiento de este procedimiento se aplicará el Reglamento Deportivo de la FARAM.

CATEGORÍA Y ESPECIFICACIONES DE LAS MOTOCICLETAS

06.11 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. anexo 01 "Enduro".

Clase	Tipo motor	Cilindrada
E1	2T	Hasta 125 cc.
	4T	Hasta 250 cc.
E2	2T	Sup. 175 cc. Hasta 250 cc.
	4T	Sup. 250 cc. Hasta 450 cc.
E3	2T	Sup. 250 cc.
	4T	Sup. 450 cc.
Veteranos	2T	Sup. 125 cc.
	4T	Sup. 250 cc.

06.12 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 en material rígido.

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

La pérdida de la placa de matrícula se penalizará con 30 segundos.

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

06.13 ÓRGANOS INTRÍNSECOS DE LA MOTOCICLETA (Control de nivel sonoro, método estático)

06.13.1 Durante las Verificaciones Técnicas (cuyos detalles serán publicados en el Reglamento Particular), las piezas mencionadas al pie serán marcadas, 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 trasgresión de estas reglas, está totalmente prohibida.

La sanción por la violación de estas prescripciones es la Exclusión, a excepción de lo dispuesto en el Art. 06.13.2:

-Número de Placa frontal

-Pintura 1

-Chasis (Sec. principal)

-Pintura 1 (Cabezal dirección parte derecha)

- | | |
|---------------|----------------------------------|
| -Ruedas | -Pintura 2 (En cada cubo) |
| -Carter motor | -Pintura 1 (Parte derecha) |
| -Silenciador | -Pintura 1 (En cada silenciador) |

El marcaje está limitado a estas seis partes.

Las marcas de pintura del cubo de la rueda, del cárter del motor y del silenciador deben ser resistentes al calor. Para las reparaciones, controles, etc., se aplicará la siguiente regla:

- El piloto que desee reparar o cambiar la placa-número (delantera) o el silenciador de su máquina, está autorizado a hacerlo en cualquier Control Horario. El trabajo deberá ser realizado bajo la supervisión de un Comisario Técnico, y será marcado con una pintura de color distinto.
- Los Pilotos que deseen reparar o cambiar el silenciador después del último Control Horario y antes de entrar en el Parque Cerrado, les serán concedidos 30 minutos suplementarios, a partir de la hora de entrada del último Control Horario, para realizar este trabajo. Esta regla se aplica igualmente a los pilotos que por una razón u otra, deban controlar su máquina a petición del Director de Carrera.

En la verificación técnica, la caja del filtro de aire no debe estar obstaculizada por ningún elemento (esponja, espuma, etc.), excepto por el filtro de aire.

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

06.13.5 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 Los pilotos pueden aceptar herramientas solo en los controles horarios, con la excepción de cualquier tipo de equipo de soldadura. 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 F.I.M.

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

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.

ORGANIZACIÓN GENERAL

06.15 SUSTITUCIÓN DE MOTOCICLETA

Después de la fecha de cierre de las inscripciones, cualquier cambio en la marca o la clase de la motocicleta estará sujeto a una solicitud por escrito indicando las razones. La solicitud de un cambio deberá llegar al Director de Competición antes de la Verificación Oficial de la motocicleta.

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 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.

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.

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

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

06.17 ZONAS 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. Su acceso es únicamente autorizado según las disposiciones previstas en el Art. 06.16.3. Esta zona deberá tener una entrada y una salida hacia la Zona de Salida, 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.

DISPOSICIÓN DEL PARQUE CERRADO, ZONA DE ESPERA Y ZONA DE SALIDA



A: Parque Cerrado.

B: Entrada al Parque Cerrado.

F: Entrada a la Zona de Salida

G: Línea de Salida.

C: Zona de Salida.

H: Línea 20 m.

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, y a partir del final de la etapa hasta la Salida del día siguiente. El acceso al Parque Cerrado está definido en el Art. 06.16.3.

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.

06.17.7 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 de las categorías será el siguiente:

1º Senior

2º Júnior

3º Veteranos

06.19 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.

06.20 SALIDA

No se producirá la salida nunca antes de las 9,00 h, ni mas tarde de las 10,00 h.

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 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.

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 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.

06.20.4 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 20m.

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. 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, en los lugares permitidos por el organizador. El piloto será responsable de la retirada de cualquier residuo que se haya depositado en su zona de paddock por el mismo, su equipo, mecánicos o acompañantes. La sanción por infringir esta norma será de 60€ 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.

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 y/o por el trabajo efectuado en la motocicleta en una zona de repostaje después de la mesa de control, 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 El engrase de la cadena está autorizado en las zonas de repostaje.

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

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 solo está autorizado en el control horario, 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 carné de ruta a algún oficial de la misma. El no cumplimiento de esta norma supondrá una multa de 6 €. En este caso, deberá borrar o sacar las placas porta números y no continuar el itinerario en compañía de otro piloto.

06.26 SEÑALIZACIÓN

06.26.1 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 triángulo rojo a 50 m del cruce, 2 triángulos a 20 metros y tres triángulos en el propio eje del giro.

En la categoría Trofeo se señalizará con triángulo azul en el punto donde se separa el recorrido de la categoría Campeonato y el resto se señalizará con seña lítica común roja.

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 entrenamiento 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 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 FARAM

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.

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

06.30.3 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.

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 50 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 la hoja de tiempos.

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 F.I.M. 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 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.

06.32.2 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.

06.32.3 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.

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

06.34 DISPOSICIÓN DE 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/Panel Amarilla, el paso de la cual marcará la hora de entrada en el Control. El piloto, después de pasar la Bandera/Panel Amarilla con su motocicleta, deberá presentar inmediatamente su carné de ruta en la mesa de control o cuando un Oficial lo solicite. Los pilotos no están autorizados a pararse entre la Bandera/Panel Amarilla y la mesa de control, bajo penalización de 1 minuto suplementario que se añadirá a cualquier otra penalización horaria.

Cualquier piloto puede pasar el Control Horario final a la entrada del Parque Cerrado antes de la hora prevista sin penalización. En cada Control Horario, los organizadores deben tener una lista de control en la que se registrarán por orden cronológico los números de los pilotos que pasen, así como sus tiempos en horas y minutos. Las listas de paso pre-impresas no están autorizadas.

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 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/Paneles Azules colocadas a cada lado del itinerario, 200 metros antes del lugar o puesto de control. Las medidas mínimas de las banderas/paneles serán de 600 mm. x 800 mm.

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.

06.40 PRUEBAS ESPECIALES.

06.40.1 El número de pruebas especiales por vuelta, será 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.

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 anunciado el día anterior a la carrera.

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.

06.40.4 Por seguridad, las pruebas especiales en forma de tramo cronometrado tendrán que reunir las siguientes características:

El trazado debe ser seleccionado de tal manera que la velocidad media no supere los 50 Km./h.

Se marcarán forzosamente con cinta todas las partes que no estén delimitadas por un margen natural.

Habrà un mínimo de 1 control cada 500 metros, comunicado con la salida del Tramo Cronometrado.

En el principio del tramo cronometrado tendrá que haber una ambulancia 4X4, con un médico traumatólogo.

En ningún caso será válido ningún tramo en el que no sea posible acceder a cualquier punto del mismo con un vehículo 4X4.

El acceso a principio y final de tramo debe ser accesible a cualquier vehículo, no pudiendo estar e final de tramo a más de 20 minutos del Centro Hospitalario concertado o en todo caso disponer de una UVI en dicho tramo.

A fin de evitar posibles entrenos o reconocimientos previos, los tramos cronometrados reunirán las siguientes características: Estarán emplazados fuera de Rally. El inicio/final de tramo estará a 1 kilómetro del Rally como mínimo y a 5 como máximo.

Durante la tarde del día anterior a las verificaciones administrativas y técnicas se enlazarà el principio y final de tramo con el Rally.

No podrá ser válido ningún tramo en el que se constate el paso de una motocicleta, no pudiéndose aludir al paso de Marshals o miembros de la organización.

De no cumplirse alguno de estos puntos, el tramo será considerado nulo, no implicando en ningún caso la pérdida de validez de la prueba por no cumplirse en mínimo de pruebas especiales (Art. 06.41).

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.

06.41 PRUEBA EXTREMA

Por seguridad, las pruebas especiales en forma de prueba extrema tendrán que reunir las siguientes características:

El trazado debe ser seleccionado de tal manera que la velocidad media no supere los 50 Km./h.

Se marcarán forzosamente con cinta todas las partes que no estén delimitadas por un margen natural.

Habrà un mínimo de 1 control cada 100 metros, comunicado con el jefe de especial.

La especial podrá ser realizada con materiales artificiales.

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 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.

Los pilotos no podrán recibir ayuda exterior a excepción de los oficiales designados por el organizador.

El diseño de esta especial será inspeccionado por la FARAM, para su correspondiente aprobación.

06.42 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.

Debe estar trazada en el suelo una línea de salida de color blanco, y el Cronometrador u otro 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 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.

06.43 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

06.44.1 Metálico

06.25 No comunicar a la Organización la retirada: 6 €

06.44.2 Tiempo

06.12 Pérdida de la placa de matrícula:	30 seg.
06.17.7 Puesta en marcha del motor en la zona de salida antes de la señal de salida:	1 minuto
06.20 No atravesar la línea de los 20 metros dentro del minuto que sigue a la señal de salida:	10 segundos
06.20.2 Por cada minuto de retraso en la línea de salida:	1 minuto
06.32.3 Perder el carné de Ruta:	10 segundos
06.34 Llegada con adelanto al Control Horario: por cada minuto cumplido:	1 minuto
06.34 Pararse entre la bandera amarilla y la mesa de control horario:	1 minuto
06.35/36 Llegada con retraso al Control Horario: por cada minuto cumplido:	1 minuto
Pruebas especiales	1/100 seg.

06.4.3 Exclusión

06.13.2 Sobrepasar el nivel sonoro autorizado. 92 decibelios máximo.

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 Salida.

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

06.17.3 Reparaciones efectuadas en el interior de la Zona de Salida, antes de la señal de Salida.

06.17.7 Puesta en marcha del motor en el Parque de Trabajo.

06.20.2 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.

06.23 Aceptar ayuda exterior.

06.24 Contactos no autorizados con personas acompañantes.

06.24 Ser acompañado por otro piloto o acompañar a otro piloto.

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

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 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:

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.

06.47.2 30 minutos después de la publicación de la clasificación provisional si la reclamación concierne a los resultados.

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 FARAM

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 FARAM 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 otros dos Cargos Oficiales. El Presidente del Jurado será siempre que lo requiera el Delegado de enduro nombrado por la FARAM; los Cargos Oficiales serán nombrados por el Club organizador.

06.49.2 El Presidente del Jurado El Presidente del Jurado será el DELEGADO DE ENDURO nombrado por la FARAM. 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.
- Los miembros de la Junta Directiva de la FARAM.
- El Delegado de la FARAM (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 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.

06.50.1 Todo piloto que se haya clasificado en uno de los tres primeros lugares de una competición, está obligado a asistir a la ceremonia de entrega de premios; el incumplimiento injustificado de esta norma, conllevará la pérdida del premio y trofeo correspondiente, así como la apertura de expediente disciplinario.

2-REGLAMENTO DE LOS CAMPEONATOS DE ARAGÓN DE ENDURO CAMPEONATO DE ARAGÓN SENIOR, JUNIOR Y VETERANOS

El Campeonato de Aragón de Enduro, que se celebrarán durante el presente año será disputado en las Competiciones y fechas que se señalan en el Calendario Deportivo Motociclista. Podrán participar en el mismo los pilotos con las Licencias que se mencionan, y se desarrollarán con arreglo a las siguientes Normas y estarán dotados de los Trofeos y Premios que se indican.

1. REGLAMENTOS

Los Reglamentos Particulares de todas las Competiciones puntuables para estos Campeonatos deberán ser enviados con 15 días de antelación, como mínimo, a su fecha de celebración, para su reglamentaria aprobación por la Federación Aragonesa de Motociclismo. Toda Competición cuyo Reglamento Particular no se reciba dentro de este plazo, será considerada como suspendida.

Los pilotos ingresarán los derechos de Inscripción en la cuenta de la FARAM que se les indique y en el plazo que establecen los reglamentos. Al envío de las Actas por parte del Club organizador, se efectuará la oportuna liquidación.

El piloto será el único responsable de todas las personas a las que atañe su inscripción.

Toda maniobra desleal, incorrecta, fraudulenta o contraria a la Código Deportivo realizada por el piloto o los miembros de su equipo, será juzgada por el Jurado de la competición, que aplicará al piloto las eventuales penalizaciones, pudiendo llegar hasta la exclusión.

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.

2. VERIFICACIONES

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

En las competiciones que se celebren por la tarde las verificaciones serán efectuadas entre las 12,30 y 14,30 horas o bien en el transcurso de la mañana del día de la competición.

Verificación técnica de las motocicletas

En las verificaciones técnicas los clubs organizadores de pruebas puntuables para el Campeonato de Aragón y Trofeo de Aragón, 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 compete en la prueba.

Serán verificados rigurosamente los elementos siguientes:

- Números reglamentarios.
- Funcionamiento del cuentakilómetros.
- Luces delanteras, traseras y de stop, con instalación 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.
- Avisador acústico.
- Manetas de embrague y de freno.
- Guardabarros trasero.
- Neumáticos homologados para Enduro (**Ecológicos**, Según Art. 49 de los Reglamentos Técnicos de la F.I.M.).
- Protector Manillar. **Está prohibido el uso de manillares fabricados en fibra de carbono, kevlar u otros materiales compuestos.**
- **Control de nivel sonoro:**

Las motocicletas se medirán con el sistema 2 Metros Max.

CONTROL DEL NIVEL SONORO – 2 Metros MAX

PREPARACIÓN DEL SONÓMETRO

- Calibrado a 113,5 dB/A o a 93,5 dB/A para tener en cuenta el capuchón de espuma para el viento.
- Colocar el capuchón de espuma para el viento en el micrófono.
- Activar la opción A.
- Activar la opción Rápida (Fast)
- Seleccionar la gama Hi 80 - 130 dB/A
- Activar la función “MAX-MIN” - ajustada en MAX.

POSICIONAMIENTO DEL SONÓMETRO Y DE LA MOTOCICLETA

Los niveles sonoros se medirán con un sonómetro fijo sobre un trípode, en posición horizontal, detrás de la motocicleta. El sonómetro se colocará en la parte trasera de la motocicleta, a una distancia de 2 metros de la línea central de la motocicleta y a un ángulo de 45º, en el lado del escape, y a 1,35 metros del suelo. La distancia de 2 metros se medirá a partir del punto en el que el centro del neumático trasero está en contacto con el suelo. Es preferible hacer las pruebas sobre una superficie blanda donde el suelo no retumbe, por ejemplo: sobre hierba o grava fina. El ruido ambiente deberá ser inferior a 95 dB/A – 100 dB/A.

COLOCACIÓN DE LA MOTOCICLETA

Los puntos de referencia:

- Para una motocicleta: el punto de contacto de la rueda trasera con el suelo.
- Para las motocicletas equipadas con dos salidas de escape, la medida se hará por el lado donde tenga la toma de aire. Si hay una toma de aire central, se medirán los dos escapes.

Para efectuar medidas repetitivas, la motocicleta se podrá colocar dentro de un pequeño marco fijado al suelo.

ATENCIÓN – PROTEJA SUS OÍDOS – UTILICE PROTECCIONES PARA LOS OÍDOS.

- La medida se efectúa con la motocicleta sobre sus dos ruedas, en punto muerto, con el motor en caliente. Si es necesario y a petición del Comisario Técnico se engranará una o varias marchas para realizar el control.
- El comisario técnico se colocará al lado de la motocicleta, en el lado opuesto al micrófono, o delante del manillar al lado de la rueda delantera, para no hacer de pantalla entre la motocicleta y el micrófono.
- Si un 2º comisario está situado permanentemente en el punto de medición, es aconsejable que lleve protector de oídos (cascos o bien tapones para los oídos).
- Se gira el acelerador tan rápidamente como sea posible (inmediatamente) hasta que aparecen los primeros signos de regulación de régimen (por el limitador de rpm), después se suelta rápidamente para evitar explosiones.
- Si el motor tiende a ahogarse, acelerar ligeramente antes de dar gas a tope.
- Si hay explosiones, se vuelve a empezar la medición.
- Una solución para evitarlas sería desacelerar progresivamente.

LA MEDICIÓN – REGISTRO DEL NIVEL SONORO.

- Para las motos desprovistas de un limitador de régimen, la aceleración será inferior a 2 segundos.
- Una forma mnemotécnica de contar es: “mil uno, mil dos”, o “1y, 2y”.
- Cuando una medida se considera aceptable, se anota el resultado, después reajustar (apretar en el lateral del sonómetro) sobre el ajuste MAX MIN hasta que desaparezca la lectura precedente.
- Volver a apretar la tecla MAX MIN para reiniciar el sonómetro.
- Es ahora cuando el sonómetro está preparado para la siguiente medición.

El punto mejorable de este método, es el posible engaño disminuyendo “temporalmente” el régimen máximo alcanzado por:

- Restricción externa en el régimen normal en los motores de 2T
- Un interruptor programable en el CDI/ECU en motores 2T o 4T

Un régimen notablemente bajo se detecta fácilmente escuchando. En caso de duda, controlar el régimen máximo antes de cortar con un tacómetro.

Durante un control de ruido inicial y la primera inspección técnica, un piloto (o su mecánico) sólo pueden presentar un silencioso de reserva por máquina.

Una vez que todos los participantes hayan pasado la inspección técnica, se podrán inspeccionar otros silenciosos o se podrá hacer incluso durante los días en los que se desarrolla la manifestación.

Los niveles máximos de ruidos son los siguientes:

Enduro: 112 dB/A

Controles intermedios y finales

Se podrá realizar un control de ruido intermedio o final. El límite de ruido será el siguiente:

113 dB/A (+1 dB/A tolerancia medido con un sonómetro Tipo 1)
(+2 dB/A tolerancia medido con un sonómetro Tipo 2)

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

Serán precintados los elementos siguientes:

- Bastidor.
- Bujes de rueda.
- Cáster.
- Silencioso (no se permitirán obstrucciones).

3. CAMPEONATO DE ARAGÓN

Participarán en el Campeonato de Aragón los pilotos que lo soliciten; el recorrido estará marcado con flechas rojas. Este recorrido podrá incluir trialeras y pasos de dificultad media o alta.

4. ENTREGA DE PREMIOS

Inmediatamente a la llegada del último piloto, se procederá a una entrega de premios en pódium a los tres primeros clasificados absolutos, en base a la clasificación oficiosa. Después de la publicación de clasificaciones, se procederá a la entrega de premios al resto de categoría es obligatoria la asistencia a esta ceremonia.

La no justificación de la ausencia será penalizada De igual modo, conllevará la pérdida del premio y puntuación correspondiente pasando al siguiente clasificado y así sucesivamente así como la apertura de expediente disciplinario.

Esta entrega de premios no significará en ningún caso que el resultado sea oficial, pudiéndose variar posteriormente por reclamación o error.

5. HORARIOS

Se publicarán en la página Web de la Federación y en la web del organizador, una vez confeccionado

6. MÍNIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES

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.

7. CAMPEONATO DE PILOTOS

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

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

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

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

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

Los Trofeos y Premios de estos Campeonatos, otorgados por la Federación Aragonesa de Motociclismo, serán los siguientes para cada categoría.

- Campeón de Aragón: Trofeo y Diploma.
- Subcampeón de Aragón: Trofeo y Diploma.
- Tercer Clasificado: Trofeo y Diploma.

OBLIGACIONES GENERALES

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