

COPA CATALANA D'ENDURO CLÀSSIC T.T. 2024

Índex

- Art. 1er.-VEHICLES ADMESOS I PARTICIPANTS.
 - Art. 2on.-COMPETICIONS PUNTUABLES.
 - Art. 3er.-ORDRE DE SORTIDA.
 - Art. 4rt.-VERIFICACIONS TÈCNiques, PREPARACIÓ PER A LA SORTIDA.
 - Art. 5è.-REPOSTATGE.
 - Art. 6è.-PROHIBICIÓ DE RECÓRRER A UNA FORÇA MOTRIU EXTERIOR.
 - Art. 7è.-ABANDONAMENT.
 - Art. 8è.-CODI DE CIRCULACIÓ.
 - Art. 9è.-SECCIONS IMPRACTICABLES.
 - Art. 10è.-CONTROLS HORARIS.
 - Art. 11è.-CARNET DE RUTA I FITXA DE CONTROLS DE PAS (PLACA FRONTAL).
 - Art. 12è.-SENYALITZACIÓ DELS CONTROLS HORARIS.
 - Art. 13è.-DISPOSICIONS ALS CONTROLS HORARIS.
 - Art. 14è.-CÀLCUL DE PENALITZACIÓ ALS CONTROLS HORARIS.
 - Art. 15è.-CONTROLS DE PAS.
 - Art. 16è.-PROVES ESPECIALS.
 - Art. 17è.-CARACTERÍSTIQUES DEL RECORREGUT.
 - Art. 18è.-PLAQUES.
 - Art. 19è.-NÚMEROS.
 - Art. 20è.-LLISTAT DE PENALITZACIONS.
 - Art. 21è.-PUNTUACIÓ AL CAMPIONAT.
 - Art. 22è.-NORMATIVA DE SEGURETAT.
- ANNEX-1**

La **Federació Catalana de Motociclisme** convoca la **Copa Catalana d'Enduro Clàssic TT 2024**, acollint-se a la normativa general i a les següents especificacions:

Art. 1er.-VEHICLES ADMESOS I PARTICIPANTS.

En aquest Campionat **només** podran formar part i puntuar els pilots amb llicència Catalana o Homologada expedida per la FCM o qualsevol Federació Territorial.

L'edat mínima per participar en qualsevol de les Cinc categories és de **40** anys complerts, a excepció del pilots de més de 35 anys que hagin participat als campionats del 2022 i 2023 que si podran participar-hi.

L'edat a la categoria EVO és Oberta amb el corresponent permís de conduir d'acord a la seva edat i cilindrada de la motocicleta.

Hi podran formar part tot tipus de motocicleta de característiques acceptades pels Reglaments de la Federació Catalana de Motociclisme, que s'agruparan d'acord a les categories que es determinen tot seguit.

1.1. Categories.

Clàssic TT76: Motocicletes fabricades des de l'any 1972 fins l'any 1976, dividida en tres subcategories:

A - 75 c.c.

B - 125 c.c.

C - Superiors a 125 c.c.

Clàssic TT79: Motocicletes fabricades des de l'any 1977 fins l'any 1979, dividida en tres subcategories:

A - 75 c.c.

B - 125 c.c.

C - Superiors a 125 c.c.

Clàssic TT84: Motocicletes fabricades des de l'any 1980 fins l'any 1984, dividida en tres subcategories:

A - 75 c.c.

B - 125 c.c.

C - Superiors a 125 c.c.

Clàssic TT88: Motocicletes fabricades des de l'any 1985 fins l'any 1988, dividida en tres subcategories:

A - 80 c.c.

B - 125 c.c.

C - Superiors a 125 c.c.

Clàssic TT91: Motocicletes fabricades des de l'any 1989 fins l'any 1991, dividida en tres subcategories:

A - 80 c.c.

B - 125 c.c.

C - Superiors a 125 c.c.

Clàssic TT EVO: Motocicletes fabricades des de l'any 1992 fins l'any 1994, amb cilindrada oberta i edat mínima de 16 anys amb permís de conduir.

A totes les categories les motocicletes hauran de mantenir l'aspecte i característiques tant estètic com mecànic amb que van ser comercialitzades (motor, suspensions, frens, refrigeració, etc.).

Per donar com a vàlida una categoria hi hauran d'haver un mínim de **3** pilots inscrits, en cas contrari passaran a competir a la categoria immediatament superior.

Es limitaran les inscripcions a 250 pilots que seran, per rigorós ordre d'inscripció, els primers 250 pilots que la formalitzin.

Els pilots que s'inscriguin el mateix dia de la cursa, sortiran darrera del últim pilot de la seva categoria.

Al formalitzar la inscripció s'haurà de posar a l'apartat "**MODEL**" l'any de fabricació de la motocicleta i categoria (exemple 1975 TT 76...)
No es permet cap tipus d'acompanyant o "motxiller".

1.2. IL·LUMINACIÓ, MATRÍCULA I BOTÓ DE PARO DEL MOTOR.

Cadascuna de les motocicletes inscrites han d'estar conformes als requisits del Codi de Circulació vigent durant tota la competició. Serà obligatòria la instal·lació d'una placa porta números i far amb llum al davant i suport de placa de matrícula amb llum al darrera (els llums han de funcionar).

El diàmetre del far davanter ha de tenir al menys 100 mm o superfície equivalent, quan el vidre no sigui circular.

Durant les verificacions tècniques es verificarà la placa de matrícula. Aquesta haurà d'estar fixada a la motocicleta de forma fixa i definitiva i haurà de ser present durant tota la competició. La pèrdua de la matrícula es sancionarà amb una penalització de 10 minuts.

Per seguretat serà obligatori la instal·lació d'un botó de paro del motor al manillar de la motocicleta.

Art. 2on.-COMPETICIONS PUNTUABLES.

Per tal que aquest Campionat tingui validesa, serà imprescindible que s'hagin celebrat com a mínim, la meitat més una de les competicions programades que es **determinen en el calendari oficial de la Federació Catalana de Motociclisme. En cas d'empat al final del Campionat s'aplicarà l'article 15è de la Normativa General.** Les proves que coincideixin amb el campionat d'Espanya es regiran pel reglament d'enduro Clàssic de la RFME , però es puntuarà pel campionat Català segons les categories de la FCM.

Art. 3er.-ORDRE DE SORTIDA.

Les categories de Clàssiques sortiran si es tracta de proves combinades (Endurada ,Enduret ...) en un segon bloc, sense trencar els horaris de la primera però adaptant-se per anar sempre darrera del primer bloc.

L'ordre de sortida serà unificat per totes les proves puntuables i s'estableix de la següent manera:

Primer Clàssic TT EVO Oberta scratx..

Segon Clàssic TT91 Superiors – 125 cc – 80 cc

Tercer Clàssic TT88 Superiors – 125 cc – 80 cc

Quart Clàssic TT84 Superiors – 125 cc – 75/80 cc

Cinquè Clàssic TT79 Superiors – 125 cc – 75 cc

Sisè Clàssic TT76 Superiors – 125 cc – 75 cc

A criteri del director de cursa i en funció dels pilots inscrits, aquest prendran la sortida dos cada minut o tres cada minut ,l'ordre de sortida vindrà establert per la classificació provisional al campionat , i a la primera prova per el Delegat de la FCM i Cronometratge.

Art. 4rt.- VERIFICACIONS TÈCNIQUES, PARC TANCAT i PREPARACIÓ PER A LA SORTIDA.

A l'hora indicada a l'horari establert pel Moto Club organitzador es procedirà a passar la verificació tècnica. Dependrà del reglament particular de cada cursa si el Parc Tancat es fa el dissabte anterior a la mateixa o el diumenge, aquest punt és a criteri del Club organitzador. A les mateixes, es verificaran els punts indicats a l'article 1.2. i el pneumàtic posterior que haurà de ser del tipus ecològic homologat segons el reglament tècnic de la FIM annex, 01 "Enduro".

Es verificarà que la moto estigui en ordre per circular per les vies públiques, llums, matrícula, etc i els elements de seguretat, boles a les manetes, protector de pinyó de sortida, protector central al manillar i l'estat general de la motocicleta. Un cop superada es marcarà el xassís. Es obligatori un sistema de cavallet propi a la motocicleta, està prohibit qualsevol sistema extern de subjecció de la motocicleta (elevadors banquetes, caixes, pals, etc.) dins del Parc Tancat. Està prohibit cobrir total o parcialment les motocicletes al Parc Tancat. Si el Parc Tancat es fa la vigília de la cursa, es OBLIGATORI posar la motocicleta al damunt d'una estora impermeable. En cas de que el Parc Tancat es faci el mateix dia de la cursa es recomana disposar també de l'estora. Recomanem marcar l'estora amb el nom o algun distintiu.

El no superar les verificacions tècniques no suposarà el reemborsament de la inscripció.

Les verificacions tècniques es faran al mateix dia de la cursa si no ho expressa diferent el reglament particular de la cursa. A continuació passarà amb el motor aturat a l'interior del Parc Tancat on deixarà la moto al lloc designat per l'organització i 10' abans de la seva hora recollirà la seva moto per dirigir-se a la zona de pre-sortida, per prendre la mateixa, tot esperant el minut indicat en la fulla de ruta per procedir a la mateixa. Està prohibit engegar la motocicleta dins d'aquest lapsus de temps.

Els pilots que arribin amb més de 30 minuts de retràs seran exclosos i no podran prendre la sortida.

4.1. Durant el minut que segueix a la senyal de sortida, el pilot deu engegar el seu motor a la línia de sortida i sota l'impuls del motor, creuar un altre línia situada a 20 metres de la sortida.

Totes les motocicletes deuran ser engegades, be amb el pedal d'engegar o be amb qualsevol altre mecanisme, elèctric o mecànic incorporat a la motocicleta. Aquesta maniobra exclou la rotació de la roda motriu.

4.2. Un pilot que hagi estat penalitzat per no haver engegat el motor i creuar la línia de 20 metres en el minut acordat, o que aquest es pari entre la línia de sortida i la línia dels 20 metres, no ha de tornar a la línia de sortida sinó que està obligat a empènyer la seva motocicleta en el sentit del recorregut i travessar la línia de 20 metres, per tal de no entorpir a la resta de pilots. Un cop hagi passat la línia de 20 metres pot engegar el motor, de la manera que vulgui. Serà penalitzat amb 10 segons.

4.3 Un cop el pilot ha finalitzat la cursa té la obligació de depositar la motocicleta dins del Parc Tancat. La moto es podrà treure passats 30' després de l'arribada de l'últim participant de la seva categoria ,sempre que no hi hagi cap reclamació.

Art. 5è.-PROVEÏMENT DE CARBURANT.

No es concedeix cap temps suplementari per a les tasques de proveïment de carburant ja que aquest ha de realitzar-se durant el temps del recorregut.

El proveïment de carburant només pot efectuar-se en els llocs oficials indicats per l'organització i en tots els Control Horaris en que estigui permès, entre la bandera blanca i la bandera groga i sempre abans de passar la taula de control.

El proveïment de carburant està prohibit entre la bandera groga i la taula de control.

La penalització per haver procedit al proveïment de carburant fora de les zones designades es l'Exclusió.

No pot ser transportat cap carburant, si no és en un dipòsit o envàs que estigui fixat de manera permanent a la motocicleta sota pena d'Exclusió.

El greixatge de la cadena està autoritzat a les zones de proveïment de carburant. Durant el proveïment de carburant el motor ha de romandre aturat. El fet de no respectar-ho comporta l'Exclusió.

Art. 6è.-PROHIBICIÓ DE RECÓRRER A UNA FORÇA MOTRIU EXTERIOR.

Està autoritzada qualsevol ajuda exterior rebuda en els Controls Horaris anomenats amb assistència. Qualsevol ajuda rebuda fora de l'esmentat anteriorment es considerarà ajuda exterior i comportarà l'Exclusió.

Art. 7è.-ABANDONAMENT.

Qualsevol pilot que s'hagi retirat de la competició està obligat a comunicar-ho a l'organització, entregant el carnet de ruta a qualsevol oficial de la mateixa. Un cop abandoni la competició haurà d'esborrar o retirar les plaques porta números i no continuar l'itinerari en companyia de qualsevol altre pilot.

Art. 8è.-CODI DE CIRCULACIÓ.

Els pilots i acompanyants hauran de complir el Codi de Circulació en vigor, en els passos per carreteres i en les localitats travessades durant la competició. Tot pilot que sigui reconegut culpable de quelcom infracció al codi, pot ser exclòs.

Art. 9è.-SECCIONS IMPRACTICABLES.

Si durant el recorregut el Director de Cursa constata que una secció s'ha tornat impracticable o que les seves condicions son tals que no por ésser franquejada sense ajuda exterior, podrà eliminar del recorregut tota la secció afectada fins el proper Control Horari. Aquesta decisió haurà de ser ratificada pel Jurat de la prova.

Art. 10è.-CONTROLS HORARIS.

Els Controls Horaris estaran situats: **A la zona de sortida, al començament de la cursa i proper al Pàdoc.**

Després del procediment de sortida aquest control serà Control amb assistència. En els punts entremitjos escollits pels organitzadors seran sense assistència i en un número màxim de dos.

A la zona d'arribada. Aquest podrà compartir emplaçament amb el control de sortida. En aquest control d'arribada no es penalitzarà l'entrada amb avançament.

Art.11è.-CARNET DE RUTA I FITXA DE CONTROLS DE PAS (PLACA FRONTAL)

El Carnet de Ruta i la Fitxa de Controls de Pas (placa porta números frontal) serà entregat als pilots durant la verificació administrativa. Els pilots seran els responsables de que els seus Carnets de Ruta i Fitxes de Control de Pas (plaques frontals) estiguin marcats en tots els Controls Horaris i Controls de Pas respectivament.

És obligatori col·locar el dorsal amb les caselles de Control de Pas a la placa frontal de la motocicleta.

La Cursa s'acaba al entregar el CARNET de RUTA i verificar la placa porta números frontal de C.P. al CONTROL de META , no fer-ho pot representar l'Exclusió, o una penalització per Temps.

- a) Qualsevol pilot que no marqui el seu Carnet de Ruta en un Control Horari o que, amb ànim d'enganyar a l'Organització, modifiqui o marqui al seu Carnet de Ruta o faci servir, deliberadament el Carnet d'un altre pilot, serà exclòs de la prova.
- b) Qualsevol pilot que perdi accidentalment el seu Carnet de Ruta o Fitxa de Controls de Pas (placa frontal) , haurà d'obtenir un altre sol·licitant-la al proper Control Horari o Control de Pas. Aquest nou carnet haurà de ser utilitzada a partir d'aquest punt de control i en tots els següents. La pèrdua del Carnet de Ruta comportarà una penalització de 10 segons.
- c) Els pilots estan obligats a aturar-se en tots els Control Horaris i de Pas, marcar el seu dorsal frontal (control de pas) i seguir les indicacions del Comissari, comportant l'exclusió l'incompliment d'aquesta norma. Qualsevol pilot que se salti un Control de Pas o Control Horari serà exclòs. Assegurar-se que el dorsal de la placa davantera és el que porta als laterals l'espai per als controls de pas.
- d) Els pilots són responsables de la bona conservació del Carnet de Ruta i la Fitxa de Control de pas (placa porta números frontal) la presentació al final de cursa d'algun d'aquests elements en mal estat o il·legibles, comportarà una penalització de 10 segons.

Art. 12è.-SENYALITZACIÓ DELS CONTROLS HORARIS.

Els Controls Horaris estaran senyalitzats amb una bandera blanca col·locada 200 metres abans de la taula de control i amb una bandera groga 20 metres abans de la mateixa taula. Aquestes banderes estaran col·locades de manera que siguin, en tot

moment, perfectament visibles pels pilots. En els Controls Horaris sense assistència, les banderes blanques portaran una aspa negra.

Art. 13è.-DISPOSICIONS ALS CONTROLS HORARIS.

Un rellotge sincronitzat amb l'aparell de cronometratge de la taula de control, que només pot ser considerat com informatiu, estarà col·locat conjuntament amb la bandera groga, el pas del qual marcarà l'hora d'entrada al control. El pilot, després de passar la bandera groga amb la seva motocicleta, haurà de presentar immediatament el seu Carnet de Ruta a la taula de control o quan un oficial li sol·liciti. Els pilots no estan autoritzats a parar-se entre la bandera groga i la taula de control. Aturar-se comportarà la penalització d'un minut suplementari afegit a qualsevol altre penalització horària.

Els Controls Horaris, amb o sense assistència, estaran situats lo més propers que sigui possible, a l'inici d'una prova especial.

Qualsevol pilot pot passar el Control Horari Final abans de l'hora prevista, sense cap penalització.

Art. 14è.-CÀLCUL DE PENALITZACIÓ ALS CONTROLS HORARIS.

Cada secció entre dos Controls Horaris constitueix una prova. Els pilots que no respectin el temps assignat entre dos Controls Horaris seran penalitzats amb un minut per a cada minut que avanci o sobrepassi el temps previst, en funció de les hores marcades al Carnet de Ruta.

Un pilot que penalitzi al entrar a un CH, tant sigui per avançament com per retard, MAI te que RECUPERAR aquest temps de penalització i posar-se a la seva hora d'inici del carnet de ruta, per que així estaria provocant penalitzacions per avançament o retard a cadascun dels Controls següents.

14.1. Un pilot que arribi a un Control Horari amb més de 30 minuts de retràs amb respecte a la seva hora inicial de sortida prevista serà automàticament exclòs. Tot i així el pilot, sota la seva pròpia responsabilitat, pot continuar la cursa fins que el Director de la mateixa prengui la decisió final.

14.2. Si un pilot pot demostrar al Jurat que el seu retràs ha estat produït com una circumstància excepcional, com es la de prestar auxili a un pilot accidentat greument, li serà concedida una tolerància de temps excepcional. El haver estat entorpit per altres pilots, no es excusa vàlides per a aconseguir tolerància especial.

Art. 15è.-CONTROLS DE PAS.

L'Organització podrà intercalar tants Controls de Pas durant el recorregut com consideri necessaris. Aquests estaran indicats amb banderes blaves 200 metres abans del lloc de Control. Tots els pilots estan obligat a aturar-se en tots els Controls de Pas.

Aquells corredors que no s'aturin o que no estigui registrat el seu pas pel Control seran exclosos.

Art. 16è.-PROVES ESPECIALS.

El mínim de proves especials en una cursa serà de 2 per volta, de 3 a 6 km de llargada. Hi haurà una prova d'ACCELERACIÓ a la primera volta, es desenvoluparà sobre una recta de 200 metres més l'espai necessari d'entrada i de frenada, podent ser d'asfalt, camí de terra compactada o camp obert. El resultat és el temps emprat pel pilot des de la cèl·lula de sortida fina a l'arribada als 200 metres, multiplicat pel coeficient 5, resultant el temps emprat a sumar a la resta d'especials.

Les proves especials tipus tram les haurà de verificar un membre de la FCM. Si existís una prova tipus "extrema", aquesta haurà de ser factible de realitzar per a totes les categories fent variants si fos necessari. Està prohibit, sota pena d'exclusió, entrenar aquestes proves especials.

La sortida de les proves especials es farà amb el pilot aturat i el motor engegat. El pilot haurà de creuar la línia d'arribada sense aturar-se i continuar el recorregut en direcció al Control Horari següent.

Aquestes proves no seran en cap cas secretes, per la qual cosa el pilot té la possibilitat de reconèixer el recorregut caminant estant expressament prohibit qualsevol altre mitjà de locomoció sota pena d'exclusió.

La sortida de qualsevol prova especial estarà senyalitzada amb un cartell de "Sortida" o una Senyera i l'arribada amb un cartell d'Arribada" o una bandera a quadres d'escacs. Les proves tipus CRONO seran puntuables des de la primera passada, excepte en els casos en que, o bé el Director de cursa o bé el Jurat de la prova, considerin que no ho ha de ser. Si hi ha prova tipus TRAM, la primera passada per aquesta serà NO puntuable.

La classificació pels pilots i per les diferents categories, serà calculada sobre la base dels temps realitzats.

Art. 17è.-CARACTERÍSTIQUES DEL RECORREGUT.

Per a totes les classes és recomanable que el recorregut tingui un mínim total de 60 km i un màxim de 80 km, que pot estar dividit en dues o tres voltes amb un mínim de 20 km per volta. Es recomana també evitar passos molt complicats o "trialeres".

El recorregut s'haurà de marcar amb les senyals unificades tipus FCM, no es permet el marcatge amb cinta.

17.1. Horaris.

Publicació del R.P.	24 hores anteriors a la cursa
Verificacions administratives	De 8.00 a 9.30 hores segons categories i el Reglament particular.
Verificacions tècniques	Segons reglament particular.
Sortida 1er participant	Segons reglament particular.
Publicació resultats	30' després de l'arribada de l'últim pilot
Lliurament premis	15' després de la publicació de resultats

Art. 18è.-PLAQUES.

L'organitzador lliurarà 3 plaques porta-números amb el número de cada participant i espais per marcar els C.P. que es situaran en el frontal i a ambdós laterals del vehicle de forma clarament visible. La superfície son de domini exclusiu dels organitzadors (FCM i Club) i el seu ús obligatori. No es poden retallar ni transformar dites plaques. S'ha de tapar totalment qualsevol número de les plaques de la moto, que no siguin el dorsal de la cursa. Assegurar-se que el dorsal de la placa davantera és el que porta als laterals l'espai per als controls de pas.

I col·locar-los el més enrere possible de les plaques laterals de la moto, per no tapar-los amb les cames.

Art.19è.-NÚMEROS.

És **obligatori** atorgar els números de cada participant per trams, tanmateix es **obligatori**, atorgar els dorsals, dins de cada classe i sols pels pilots inscrits dins del termini que marca la normativa general de la Federació Catalana de Motociclisme, per l'ordre de la classificació provisional en el Campionat. Per a la primera cursa l'ordre l'establiran entre el Delegat de la FCM el Motoclub organitzador de la prova i Cronometratge.

Art. 20è.-LLISTAT DE PENALITZACIONS.

20.1.En temps.

20.1.1. Pèrdua de la placa de matrícula	10 minuts
20.1.2. Posada en marxa del motor a la zona d'espera a la sortida	1 minut
20.1.3. No travessar la línia dels 20 metres dins del minut de l'hora de sortida	10 segons
20.1.4. Per cada minut de retràs a la línia de sortida	1 minut
20.1.5. Perdre el Carnet de Ruta	10 segons
20.1.6. Arribada amb avançament al Control Horari, per cada minut	1 minut
20.1.7. Aturar-se entre les banderes grogues i la taula de Control Horari	1 minut
20.1.8. Arribada amb retràs al Control Horari, per a cada minut	1 minut
20.1.9. Proves especials	1/100 segon
20.1.10. Presentació del Carnet de Ruta en mal estat o il·legible	10 segons
20.1.11. Està totalment prohibit portar sistemes de comunicació (tipus Bluetooth o similar) entre el pilot i l'equip o altres persones, incomplir aquesta norma pot ser motiu d'exclusió.	

20.2.Exclusió.

- 20.2.1. Arribar amb més de 30 minuts de retràs a la línia de sortida.
- 20.2.2. Repostatge fora de les zones oficials o transport de carburant en envasos que no siguin el dipòsit de benzina.
- 20.2.3. No aturar el motor durant el proveïment de carburant.
- 20.2.4. Utilització d'una impulsió no autoritzada.
- 20.2.5. Acceptar ajut exterior fora de les zones de Control Horari (excepte si son comissaris de cursa o marshalls).

- 20.2.6. Abandonament de l'itinerari, efectuant el recorregut en sentit contrari i/o no respectar el recorregut indicat.
- 20.2.7. Violació de les normes del Codi de Circulació.
- 20.3-8 Modificació d'un Carnet de Ruta o Fitxa de Control de Pas, o utilització d'un Carnet de Ruta d'altre pilot.
- 20.2.9. No aturar-se en un Control Horari o de Pas o no seguir les instruccions d'un comissari.
- 20.2.10. Arribar a un Control Horari amb més de 30 minuts després de la seva hora inicial de sortida.
- 20.2.11. Retrocedir després de passar el Control Horari per anar a la zona d'assistència.
- 20.2.12. No passar un Control de Pas.
- 20.2.13. Entrenar el recorregut en les proves especials.
- 20.2.14. Cilindrada superior a la màxima autoritzada en la seva classe.
- 20.2.15. No posar a la moto la publicitat facilitada per l'organització o la Federació Catalana de Motociclisme.
- 20.2.16. Que el Pilot ó que qualsevol persona vinculada amb el pilot faci el recorregut de la cursa, tant el dia abans com el mateix dia abans de l'inici de la mateixa, amb qualsevol tipus de vehicle, motoritzat o no.
- 20.2.17. Portar sistemes de comunicació (tipus Bluetooth o similar) entre el pilot i l'equip o altres persones.
- 20.2.18. No dipositar la motocicleta al parc tancat un cop finalitzada la cursa.

20.3.Punts.

20.3.1. No assistir a la cerimònia del podi havent quedat entre els 3 primers classificats, comportarà la pèrdua del 50% dels punts obtinguts si no hi ha un motiu mèdic que justifiqui l'absència.

Art. 21è.- PUNTUACIÓ AL CAMPIONAT.

Obtindran la següent puntuació de cara al Campionat, per a cada categoria:

POSIC.	PUNTS	POSIC.	PUNTS
1er	25	9è	7
2on	20	10è	6
3er	16	11è	5
4rt	13	12è	4
5è	11	13è	3
6è	10	14è	2
7è	9	15è	1
8è	8		

Tots els pilots que acabin la cursa sumaran un punt a la classificació del Campionat. La última cursa del campionat puntuarà un 50% més que les anteriors.

Art. 22è.- NORMATIVA DE SEGURETAT.

CASC



- Casc homologat segons la normativa ECE 22.05 (vàlida fins a finals del 2025) i ECE 22.06 (obligatori a partir del 2026).
- Casc en bon estat i degudament cordat.
- No està permès dur càmeres o altres elements de comunicació enganxats al casc.
- És obligatori dur el casc posat sempre que el pilot es trobi a la pista o conduint la moto.

PROTECCIÓ OCULAR



- És obligatori dur posades les ulleres mentre s'estigui conduint la moto, ja sigui en entrenaments, warm up, voltes de reconeixement o mànegues de cursa.

EQUIPAMENT PROTECCIONS



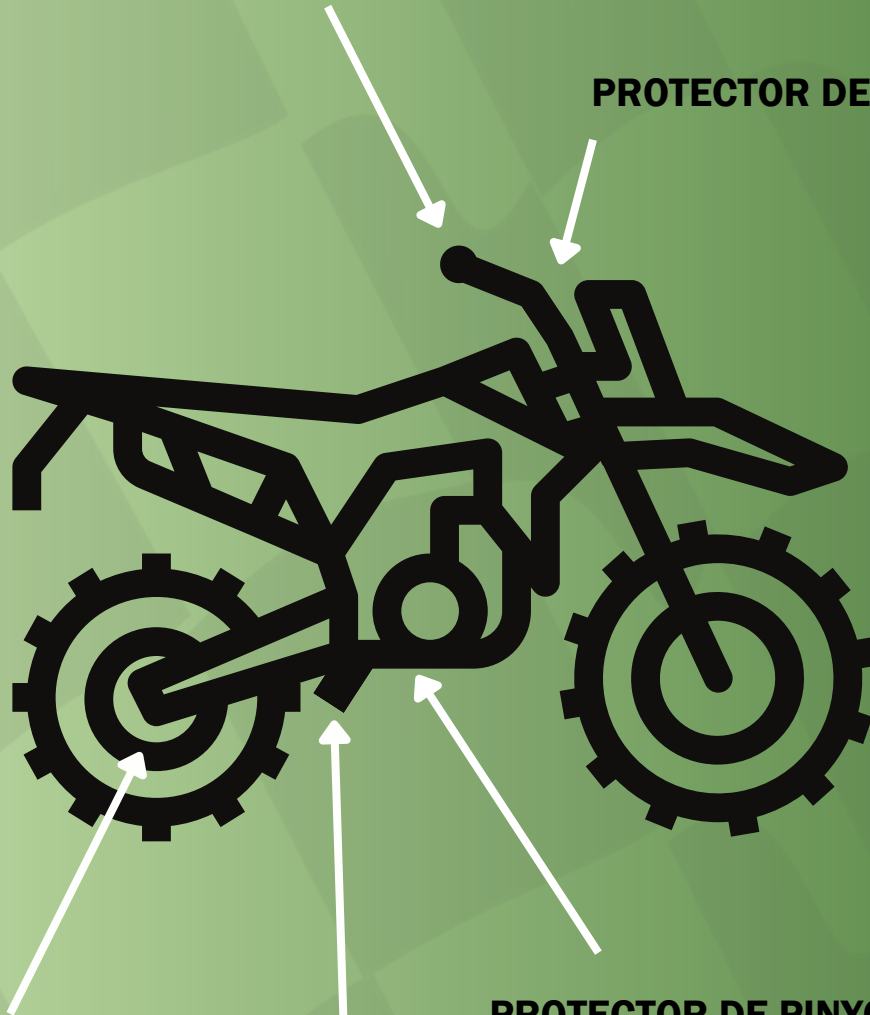
- Botes d'alta resistència especials per a Enduro o Motocròs.
 - Guants resistents, amb protecció als dits i palmell.
 - Pantalons llargs fins al turmell, de material resistent a l'abradió.
 - Samarreta de màniga llarga per evitar rascades en cas d'accident.
-
- Protector de pit i esquena homologat especial per a la pràctica de l'enduro, segons normativa ECE 1621-1.
 - Protectors per les espatlles, colzes i genolls (obligatori en categories infantils).
 - Prohibit dur pírcings, arracades, collarets o altres elements fixats al cos que puguin provocar ferides en cas d'accident.
 - El pilot haurà de dur posat tot l'equipament descrit sempre que estigui conduint la moto, ja sigui en entrenaments, warm up, voltes de reconeixement o mànegues de cursa.

NORMATIVA SEGURETAT ENDURO 2024

MOTO

MANETES AMB BOLA A L'EXTREM

PROTECTOR DE MANILLAR



PROTECTOR DE PINYÓ DE SORTIDA

PROTECTOR DE CADENA

ESTREPS EN BON ESTAT

Serà obligatori l'ús de l'estora a l'hora d'estacionar, reparar o omplir el dipòsit de la moto. La part inferior de l'estora haurà de ser impermeable per evitar que qualsevol líquid pugui contaminar el sòl.



ANNEX-1

Per aquest any 2024, al ser el primer any amb el nou format de categories, el paràgraf que diu “Per donar com a vàlida una categoria hi hauran d’haver un mínim de **3** pilots inscrits, en cas contrari passaran a competir a la categoria immediatament superior”, no tindrà vigència i es començarà a aplicar a partir de l’any 2025.

LA INTERPRETACIÓ D'AQUEST REGLAMENT QUEDA A CRITERI DE LA FEDERACIÓ CATALANA DE MOTOCICLISME.

