

CAMPEONATO DE CATALUNYA DE ENDURO 2015

Índice

- Art. 1º.-VEHÍCULOS ADMITIDOS Y PARTICIPANTES.
- Art. 2º.-COMPETICIONES PUNTUABLES.
- Art. 3º.-ORDEN DE SALIDA.
- Art. 4º.-VERIFICACIONES TÉCNICAS, PREPARACIÓN PARA LA SALIDA.
- Art. 5º.-REPOSTAJE.
- Art. 6º.-PROHIBICIÓN DE RECURRIR A UNA FUERZA MOTRIZ EXTERIOR.
- Art. 7º.-ABANDONO.
- Art. 8º.-CÓDIGO DE CIRCULACIÓN.
- Art. 9º.-SECCIONES IMPRACTICABLES.
- Art. 10º.-CONTROLES HORARIOS.
- Art. 11º.-CARNET DE RUTA Y FICHA DE CONTROLES DE PASO.
- Art. 12º.-SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES HORARIOS.
- Art. 13º.-DISPOSICIONES LOS CONTROLES HORARIOS.
- Art. 14º.-CÁLCULO DE PENALIZACIÓN LOS CONTROLES HORARIOS.
- Art. 15º.-CONTROLES DE PASO.
- Art. 16º.-PRUEBAS ESPECIALES.
- Art. 17º.-CARACTERÍSTICAS DEL RECORRIDO.
- Art. 18º.-PLACAS.
- Art. 19º.-NÚMEROS.
- Art. 20º.-LISTADO DE PENALIZACIONES.
- Art. 21º.-PUNTUACIÓN EN EL CAMPEONATO.

La **Federación Catalana de Motociclismo** convoca el **Campeonato de Catalunya de Enduro 2014**, acogándose a la normativa general y a las siguientes especificaciones:

Art. 1º.-VEHÍCULOS ADMITIDOS Y PARTICIPANTES.

En este Campeonato **solo** podrán formar parte y puntuar los pilotos con licencia Catalana o Homologada expedida por la FCM o cualquier Federación Territorial, y aquellas licencias territoriales autorizadas por la FCM.

Podrán formar parte todo tipo de motocicleta de características aceptadas por los Reglamentos de la Federación Catalana de Motociclismo, que se agruparán de acuerdo a las clases que se determinan a continuación.

1.1.Categorías.

Enduro Élite.- 2T hasta 125 cc, 4T hasta 250 cc. A partir de 16 años.

2T superior a 130 cc hasta 250 cc. 4T superior a 260 cc. hasta 450 cc. A partir de 18 años.

2T superior a 260 cc., 4T superior 460 cc. A partir de 18 años.

E-125 2T.- 2T hasta 125 cc. A partir de 15 años hasta los 20 y que cumplan 21 en el presente año 2015.

Junior Open.- 2T Abierta. 4T Abierta. A partir de 16 años hasta los 22 y que cumplan 23 en el presente año 2015.

Junior Trofeo.- 2T Abierta. 4T Abierta. A partir de 15 años hasta los 22 que cumplan 23 en el presente año 2015.

Sénior B.- 2T Abierta. 4T Abierta. A partir de 21 años.

Sénior C.- 2T Abierta. 4T Abierta. A partir de 35 años.

Master.- 2T Abierta. 4T Abierta. A partir de 45 años.

Féminas.- 2T Abierta. 4T Abierta. A partir de 15 años.

Los pilotos de la categoría E-125 2T formalizarán la inscripción en la categoría E-125 2T. Las categorías Enduro Élite, Junior Open y Sénior B darán una vuelta más en el recorrido que las categorías Junior Trofeo, Sénior C y Master. El Jurado de la prueba decidirá las vueltas que hacen las Féminas en cada carrera.

En todas las carreras se hará una clasificación scratch que servirá para establecer el orden de salida de los pilotos de notoriedad y establecer la clasificación del campeonato. No tendrá ningún efecto para la entrega de trofeos de carrera.

El hecho de presentar una motocicleta en la verificación técnica se considerará como una declaración implícita de conformidad a las normas técnicas y del vigente código de circulación.

1.2. ILUMINACIÓN, MATRÍCULA I BOTÓN DE PARO DEL MOTOR.

Cada una de las motocicletas inscritas deben estar conformes a los requisitos del Código de Circulación vigente durante toda la competición. Será obligatoria una instalación de luces fija y definitiva para las partes delanteras y traseras de la motocicleta. El diámetro del faro delantero debe tener al menos 100 mm o superficie equivalente, cuando el vidrio no sea circular.

Durante las verificaciones técnicas se verificará la placa de matrícula. Esta deberá estar fijada a la motocicleta de forma fija y definitiva y deberá estar presente durante toda la competición. La pérdida de la matrícula se sancionará con una penalización de 10 minutos.

Por seguridad será obligatoria la instalación de un botón de paro del motor en el manillar de la motocicleta.

Art. 2º.- COMPETICIONES PUNTUABLES.

Los enduros que coinciden con el campeonato de España se registrarán en su totalidad por el reglamento de enduro 2015 de la RFME.

Para que este Campeonato tenga validez, será imprescindible que se hayan celebrado como mínimo, la mitad más una de las competiciones programadas que se **determinan en el calendario oficial de la Federación Catalana de Motociclismo. Para el cómputo final del Campeonato NO se descontará ninguna prueba. En caso de empate al final del Campeonato se aplicará el artículo 13º de la Normativa General.**

Art. 3º.- ORDEN DE SALIDA.

Existirá una lista de notoriedad, que acogerá a los veinte primeros clasificados scratch, siempre que estén inscritos con tiempo y forma a la Federación Catalana de Motociclismo para cada prueba. Estos pilotos, tomarán la salida en orden inverso a la clasificación scratch. Es decir, en el primer minuto saldrán los clasificados en el puesto veinte y diecinueve con estos mismos dorsales. En el minuto siguiente los clasificados en el puesto dieciocho y diecisiete que saldrán con estos mismos dorsales y así sucesivamente hasta llegar a los clasificados dos y uno con los dorsales 2 y 1. Para la primera carrera, el orden de notoriedad del establecerán entre el Delegado de la FCM y el Moto club organizador de la prueba.

Los pilotos que no estén dentro de la lista de notoriedad saldrán en la primera carrera por el siguiente orden:

Enduro Élite	1
Junior Open	2
Junior Trofeo	3
Sénior B	4
Sénior C	5
Master	6
Féminas	7

A criterio del director de carrera y en función de los pilotos inscritos, estos tomarán la salida dos cada minuto o tres cada minuto.

Art. 4º- VERIFICACIONES TÉCNICAS, PREPARACIÓN PARA LA SALIDA.

En el horario publicado en el Reglamento Particular de la carrera se procederá a efectuar las verificaciones administrativas y técnicas, que se podrán realizar el día anterior o en el transcurso de la misma jornada, a criterio del Club organizador y previa comunicación a la FCM. En las técnicas se verificarán los puntos indicados en el artículo 1.2. y el neumático trasero que deberá ser del tipo ecológico homologado según el reglamento técnico de la FIM anexa, 01 "Enduro". Se verificará que la motocicleta esté en orden para circular por las vías públicas, luces, matrícula, etc y los elementos de seguridad, bolas en las manecillas, protector de piñón de salida, protector central al manillar y el estado general de la motocicleta.

El no superar las verificaciones técnicas no supondrá el reembolso de la inscripción.

En el caso de efectuarse las verificaciones el día anterior, una vez pasadas las técnicas, el piloto tendrá que llevar la motocicleta al Parque Cerrado. Todas las motocicletas han de disponer de un sistema de sujeción “pata de cabra” o “caballito central”, con el que hayan estado homologadas. El Parque Cerrado deberá estar marcado, vigilado i bien delimitado para prohibir el acceso a las personas no autorizadas. Las entradas y salidas deberán estar claramente señalizadas.

La entrada en el Parque Cerrado está totalmente prohibida, excepto para los Miembros del Jurado, el Director de Carrera, algunos oficiales especialmente asignados y los pilotos, para entrar y sacar sus motocicletas.

El día de la carrera, y antes del inicio de la misma, será el piloto quien, con el motor parado, llevará la motocicleta a la zona de espera para tomar la salida, esperando el minuto indicado en la hoja de ruta para proceder a la misma. Si un piloto no está en la línea de verificaciones técnicas dentro de todo su minuto correspondiente será penalizado con un minuto por cada minuto entero de retraso. En caso de penalizar no varía la hora de salida.

El minuto en el que los pilotos lleguen a la línea de salida será considerado como nuevo tiempo de salida.

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

4.1. Durante el minuto que sigue a la señal de salida, el piloto debe poner en marcha su motor en la línea de salida y bajo el impulso del motor, cruzar otra línea situada a 20 metros de la salida.

Todas las motocicletas deberán ser puestas en marcha, bien con el pedal de marcha o bien con cualquier otro mecanismo, eléctrico o mecánico incorporado a la motocicleta. Esta maniobra excluye la rotación de la rueda motriz.

4.2. Un piloto que haya sido penalizado por no haber puesto en marcha el motor y cruzar la línea de 20 metros en el minuto acordado, o que éste se pare entre la línea de salida y la línea de los 20 metros, no debe volver a la línea de salida sino que está obligado a empujar su motocicleta en el sentido del recorrido y cruzar la línea de 20 metros, para no entorpecer al resto de pilotos. Una vez haya pasado la línea de 20 metros puede arrancar el motor, de la manera que quiera.

Art. 5º.-REPOSTAJE.

No se concede ningún tiempo suplementario para las tareas de repostaje ya que éste debe realizarse durante el tiempo del recorrido.

El repostaje sólo puede efectuarse en los sitios oficiales de repostaje indicados por la organización y en todos los Controles Horarios en que esté permitido entre la bandera blanca y la bandera amarilla y siempre antes de pasar la mesa de control.

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

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

5.1- No puede ser transportado ningún carburante, si no es en un depósito o envase que esté anclado de manera permanente en la motocicleta bajo pena de Exclusión.

5.2- El engrasamiento de la cadena está autorizado en las zonas de repostaje.

5.3- Durante el repostaje el motor debe permanecer parado. El hecho de no respetarlo conlleva la Exclusión.

Art. 6º.-PROHIBICIÓN DE RECURRIR A UNA FUERZA MOTRIZ EXTERIOR.

Está autorizada cualquier ayuda exterior recibida en los Controles Horarios llamados con asistencia. Cualquier ayuda recibida fuera de lo mencionado anteriormente se considerará ayuda exterior y conllevará la Exclusión.

Art. 7º.-ABANDONO.

Cualquier piloto que se haya retirado de la competición está obligado a comunicarlo a la organización, entregando el carnet de ruta a cualquier oficial de la misma. Una vez abandone la competición deberá borrar o retirar las placas porta-números y no continuar el itinerario en compañía de cualquier otro piloto.

Art. 8º.-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.

Art. 9º.-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 pueden ser franqueada sin ayuda exterior, podrá eliminar del recorrido toda la sección afectada hasta el próximo Control Horario. Esta decisión deberá ser ratificada por el Jurado de la prueba.

Art. 10º.- CONTROLES HORARIOS.

Los Controles Horarios estarán situados:

En la zona de salida, al comienzo de la carrera cercano al Paddock. Después del procedimiento de salida este control será Control con asistencia.

En los puntos intermedios elegidos por los organizadores. Serán en un número máximo de dos y uno de ellos podrá ser con asistencia.

En la zona de llegada, este compartirá emplazamiento con el control de salida. En este control de llegada no penalizará la entrada con adelanto.

Art. 11º.-CARNET DE RUTA Y FICHA DE CONTROLES DE PASO.

El Carnet de Ruta y la Ficha de Controles de Paso será entregado a los pilotos durante la verificación administrativa. Los pilotos serán los responsables de que sus Carnets de Ruta y Fichas de Control de Paso estén marcados en todos los Controles Horarios y Controles de Paso respectivamente.

Los carnets de ruta indicarán el tiempo asignado por cada Control Horario.

11.1- Cualquier piloto que no marque su Carnet de Ruta en un Control Horario o que, con ánimo de engañar a la Organización, modifique o marque su Carnet de Ruta o utilice deliberadamente el Carnet de otro piloto, será excluido de la prueba.

11.2- Cualquier piloto que pierda accidentalmente su Carnet de Ruta o Ficha de Controles de Paso, deberá obtener otro solicitándola al próximo Control Horario o Control de Paso. Este nuevo carnet deberá ser utilizado a partir de este punto de control y en todos los siguientes. La pérdida del Carnet de Ruta comportará una penalización de 10 segundos.

11.3- Los pilotos están obligados a detenerse en todos los Control Horarios y de Paso, fichar su tarjeta y seguir las indicaciones del Comisario, comportando la exclusión el incumplimiento de esta norma. Cualquier piloto que se salte un Control de Paso o Control Horario será excluido.

Art. 12º.-SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES HORARIOS.

Los Controles Horarios estarán señalizados con una bandera blanca colocada 200 metros antes de la mesa de control y con una bandera amarilla 20 metros antes de la misma mesa. Estas banderas estarán colocadas de manera que sean, en todo momento, perfectamente visibles para los pilotos. En los Controles Horarios sin asistencia, las banderas blancas y amarillas llevarán un aspa negra.

Art. 13º.-DISPOSICIONES LOS CONTROLES HORARIOS.

Un reloj sincronizado con el aparato de cronometraje de la mesa de control, que sólo puede ser considerado como informativo, estará colocado conjuntamente con la bandera amarilla, cuyo paso marcará la hora de entrada al control. El piloto, después de pasar la bandera amarilla con su motocicleta, deberá presentar inmediatamente su Carnet de Ruta a la mesa de control o cuando un oficial le solicite. Los pilotos no están autorizados a pararse entre la bandera amarilla y la mesa de control. Parar conllevará la penalización de un minuto suplementario añadido a cualquier otra penalización horaria.

Los Controles Horarios, con o sin asistencia, estarán situados lo más cerca que sea posible, a la salida de una prueba especial.

Cualquier piloto puede pasar el Control Horario Final antes de la hora prevista, sin ninguna penalización.

Art. 14º.-CÁLCULO DE PENALIZACIÓN LOS CONTROLES HORARIOS.

Cada sección entre dos Controles Horarios constituye una prueba. Los pilotos que no respeten el tiempo asignado entre dos Controles Horarios serán penalizados con un minuto por cada minuto que avance o sobrepase el tiempo previsto, en función de las horas marcadas en el Carnet de Ruta.

14.1. Un piloto que llegue a un Control Horario con más de 30 minutos de retraso con respecto a su hora inicial de salida prevista será automáticamente excluido. Aun así el piloto, bajo su propia responsabilidad, puede continuar la carrera hasta que el Director de la misma tome la decisión final.

14.2. Si un piloto puede demostrar al Jurado que su retraso ha sido producido como una circunstancia excepcional, como es la de prestar auxilio a un piloto accidentado gravemente, le será concedida una tolerancia de tiempo excepcional. El haber sido entorpecido por otros pilotos, no se excusa válidas para conseguir tolerancia especial.

Art. 15º.-CONTROLES DE PASO.

La Organización podrá intercalar tantos Controles de Paso durante el recorrido como considere necesarios. Estos estarán indicados con banderas azules 200 metros antes del puesto de Control. Todos los pilotos están obligados a detenerse en todos los Controles de Paso.

Aquellos corredores que no se detengan o que no esté registrado su paso por el Control serán excluidos.

Art. 16º.-PRUEBAS ESPECIALES.

El mínimo de pruebas especiales en un enduro será de 2 por vuelta, una de ellas tipo "Crono", de 3 a 7 km de longitud y el otro de tipo "Tramo" de 4 a 7 km de longitud. Si la organización lo considera oportuno, puede sustituir la prueba tipo "Tramo" para una segunda prueba tipo "Crono". Está prohibido, bajo pena de exclusión, entrenar estas pruebas especiales.

La salida de las pruebas especiales se hará con el piloto parado y el motor en marcha. El piloto deberá cruzar la línea de llegada sin detenerse y continuar el recorrido en dirección al Control Horario siguiente.

Estas pruebas no serán en ningún caso secretas, por lo que el piloto tiene la posibilidad de reconocer el recorrido única y exclusivamente caminando, estando expresamente prohibido cualquier otro medio de locomoción bajo pena de exclusión.

La salida de cualquier prueba especial estará señalizada con un cartel de "Salida" o una "Senyera" y la llegada con un cartel de "Llegada" o una bandera a cuadros de ajedrez.

La Crono será puntuable desde la primera pasada, siendo el primer paso por el tramo de reconocimiento y no puntuable.

La clasificación por los pilotos y por las diferentes categorías, será calculada sobre la base de los tiempos realizados.

Art. 17º.-CARACTERÍSTICAS DEL RECORRIDO.

Para todas las clases el recorrido será de 30 km mínimo por vuelta. Se aconseja intercalar trialeras.

17.1. Horarios.

Publicación del R.P.	24 horas anteriores a la carrera
Verificaciones administrativas	El día anterior a la carrera, de las 17.00 a 19.00 h. Si son el mismo día de la prueba será el señalado en el Reglamento Particular de la prueba.

Verificaciones técnicas	El día anterior a la carrera, de las 17.00 a 19.00 h. Si son el mismo día de la prueba será el señalado en el Reglamento Particular de la prueba.
Salida 1º participante	9.00 horas
Publicación resultados	60' después de la llegada del último piloto
Entrega premios	30' después de la publicación de resultados

Art. 18º.-PLACAS.

El organizador entregará 3 placas porta-números con el número de cada participante que se ubicarán en el frontal y en ambos laterales del vehículo de forma claramente visible. La superficie es de dominio exclusivo de los organizadores (FCM y Club) y su uso obligatorio.

Art. 19º.-NÚMEROS.

Es **obligatorio** otorgar los números de cada participante por tramos, sin embargo es **obligatorio**, otorgar los dorsales, dentro de cada clase y sólo los pilotos inscritos dentro del plazo que marca la normativa general de la Federación Catalana de Motociclismo y por el orden de la clasificación provisional, teniendo en cuenta la lista de notoriedad.

Art. 20º.-LISTADO DE PENALIZACIONES.

20.1.En tiempos.

20.1.1. Pérdida de la placa de matrícula	10 minutos
20.1.2. Puesta en marcha del motor en la zona de espera a la salida	1 minuto
20.1.3. No pasar la línea de 20 metros dentro del minuto de la hora de salida	10 segundos
20.1.4. Por cada minuto de retraso a la línea de salida	1 minuto
20.1.5. Perder el Carnet de Ruta	10 segundos
20.1.6. Llegar con adelanto al Control Horario, por cada minuto	1 minuto
20.1.7. Pararse entre las banderas amarillas y la mesa de Control Horario	1 minuto
20.1.8. Llegar con retraso al Control Horario, por cada minuto	1 minuto
20.1.9. Pruebas especiales	1/100 segundos

20.2.Exclusión.

- 20.2.1. Llegar con más de 30 minutos de retraso a la línea de salida.
- 20.2.2. Repostaje fuera de las zonas oficiales o transporte de carburante en envases que no sean el depósito de gasolina.
- 20.2.3. No parar el motor durante el repostaje.
- 20.2.4. Utilización de una impulsión no autorizada.
- 20.2.5. Aceptar ayuda exterior fuera de las zonas de Control Horario.
- 20.2.6. Abandono del itinerario, efectuando el recorrido en sentido contrario y/o no respetar el recorrido indicado.
- 20.2.7. Violación de las normas del Código de Circulación.

20.2.8. Modificación de un Carnet de Ruta o Ficha de Control de Paso, o utilización de un Carnet de Ruta de otro piloto.

20.2.9. No detenerse en un Control Horario o de Paso o no seguir las instrucciones de un comisario.

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

20.2.11. Retroceder después de pasar el Control Horario para ir a la zona de asistencia.

20.2.12. No pasar un Control de Paso.

20.2.13. Entrenar en el recorrido en las pruebas especiales.

20.2.14. Cilindrada superior a la máxima autorizada en su clase.

20.2.15. No poner en la moto la publicidad facilitada por la organización o la Federación Catalana de Motociclismo.

Art. 21º.-PUNTUACIÓN EN EL CAMPEONATO.

Obtendrán la siguiente puntuación de cara al Campeonato, para cada categoría:

POSIC.	PUNTOS	POSIC.	PUNTOS
1º	25	9º	7
2º	20	10º	6
3º	16	11º	5
4º	13	12º	4
5º	11	13º	3
6º	10	14º	2
7º	9	15º	1
8º	8		

Todos los pilotos que terminen la carrera sumarán un punto en la clasificación del Campeonato.

LA INTERPRETACIÓN DE ESTE REGLAMENTO QUEDA A CRITERIO DE LA FEDERACIÓN CATALANA DE MOTOCICLISMO.