

TROFEU CATALÀ DE RESISTÈNCIA TERRA 2025

Índex

- Art. 1er.-ORGANITZACIÓ DE LA COMPETICIÓ.
- Art. 2on.-CIRCUIT I DURADA DE LA COMPETICIÓ.
- Art. 3er.-PARTICIPANTS.
- Art. 4rt.-VEHICLES ADMESOS.
- Art. 5è.-CANVIS DE PILOT O DE MOTOCICLETA.
- Art. 6è.-NUMEROS.
- Art. 7è.-CARBURANTS I LUBRIFICANTS.
- Art. 8è.-PROVEÏMENT I MANIPULACIONS DEL CARBURANT.
- Art. 9è.-PARC DE REPARACIONS/ BOXES.
- Art. 10è.-REPARACIONS.
- Art. 11è.-VERIFICACIONS PREVIES I DURANT LA COMPETICIÓ.
- Art. 12è.-SORTIDA.
- Art. 13è.-RELLEU DE PILOTS.
- Art. 14è.-CONDUCTA EN LA COMPETICIÓ.
- Art. 15è.-ULTIMA VOLTA I FINAL DE CARRERA.
- Art. 16è.-EXCLUSIÓ DE LES CLASSIFICACIONS PARCIALS.
- Art. 17è.-VERIFICACIÓ FINAL.
- Art. 18è.-RESULTATS I CLASSIFICACIONS.
- Art. 19è.-SANCIONS.
- Art. 20è.-RECLAMACIONS.
- Art. 21è.-TROFEUS.
- Art. 22è.-SENYALS.
- Art. 23è.-INTERPRETACIÓ DEL REGLAMENT.
- Art. 24è.-DESCOMPTE DE PROVES I DESEMPAT.
- Art. 25è.-CLASSIFICACIONS.
- Art. 26è.- HORARIS CURSES.
- Art. 27è.- NORMATIVA DE SEGURETAT.

La Federació Catalana de Motociclisme convoca el Trofeu Català de Resistència Terra 2025, acollint-se a la normativa general i a les següents especificacions:

Art. 1er.-ORGANITZACIÓ DE LA COMPETICIÓ.

Es desenvoluparà d'acord amb el Reglament General Esportiu de la FCM, i conformes a les normes del present Reglament de l'especialitat.

Art. 2on.-CIRCUIT I DURADA DE LA COMPETICIÓ.

La prova es desenvoluparà en un circuit tancat de muntanya. La base principal del recorregut no pot ser un circuit de Motocròs. No està permès de posar elements o obstacles artificials ni



naturals afegits de manera artificial en cap punt del recorregut. La llargada del circuit haurà de ser d'entre 3 i 6 kilòmetres i en cas de ser un terreny polsegós tindrà d'estar suficientment regat. La durada de les curses serà de 3 hores a 12 hores.

2.1. Els entrenaments tindran una durada de 45 minuts i tots ells seran cronometrats.

Art. 3er.-PARTICIPANTS.

En aquest Campionat **només** hi poden participar i puntuar els pilots amb llicència Social Catalana, Catalana o Homologada expedida per la FCM o qualsevol Federació Territorial. 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 classes que es determinen a l'article 4rt.

Els equips estaran formats per: Curses de 3 hores de 1 ó 2 pilots i curses de fins a 12 hores de 2 a 4 pilots. Cada equip haurà de designar a un representant, (que pot ser un pilot de l'equip), el qual es denominarà cap d'equip i a través del qual es canalitzaran les relacions entre els concursants i l'Organització com les qüestions relatives a la inscripció, verificació de llicències i equip, i adjudicació de premis.

Els equips d'un sol pilot només podran utilitzar una moto, els equips de dos o més pilots podran anar amb una sola moto o amb una moto màxim per pilot.

Art. 4rt.- VEHICLES ADMESOS.

La competició està oberta a totes les motocicletes que compleixin les regles de seguretat del Codi Esportiu de la FMI i s'ajustin a les següents normes:

4.1.Nivell de so. No excedir de 113.5 dB, mesurats per mètode 2 metres màx.

4.2.Classes i categories. Les motocicletes seran agrupades d'acord amb les seves característiques i edat dels pilots de la forma següent:

RS Júnior.- Pilots a partir de 14 anys i fins que facin 23 durant l'any en curs amb motocicletes que portin llantes de 21 polzades a la roda davantera i de 18 ó 19 polzades a la roda del darrera.

RS Sènior.- Pilots majors de 23 anys amb motocicletes que portin llantes de 21 polzades a la roda davantera i de 18 ó 19 polzades a la roda del darrera.

Màster40.- Pilots majors de 40 anys complerts amb qualsevol tipus de motocicleta englobades a les categories Júnior i Sènior. Tots els membres de l'equip hauran de ser majors de 40 anys per poder participar i puntuar a la categoria Màster40.



Generalitat
de Catalunya





Màster50.- Pilots majors de 50 anys complerts amb qualsevol tipus de motocicleta englobades a les categories Júnior i Sènior. Tots els membres de l'equip hauran de ser majors de 50 anys per poder participar i puntuar a la categoria Màster50.

Si participen en un mateix equip pilots de diferent categoria, tots participen i puntuen en la categoria del pilot que tingui la més alta. (Ex. Júnior i Sènior, participen en Sènior), excepte en la categoria Màster 40 que tots dos pilots tenen que tenir 40 anys i la Màster 50 que tots dos pilots tenen que tenir 50 anys. Si un pilot participa sol, podrà fer la inscripció de manera individual però puntuarà a la categoria que li pertoqui junt amb els equips de dos pilots.

Un pilot que hagi participat en una cursa en una categoria superior a la seva pot inscriure's i seguir puntuant en el campionat en la categoria superior. (Ex. Júnior en categoria Sènior).

El número de màquines que poden ser admeses per formar part de la prova, dependrà de cada circuit.

Art. 5è.- CANVIS DE PILOT O DE MOTOCICLETA.

El canvi de motocicleta, de número d'identificació o de pilot diferent dels que constitueix l'equip titular, serà motiu d'exclusió. Una vegada efectuada la inscripció, només s'admetrà la substitució de la marca o classe de motocicleta en cas de requeriment exprés del concurrent al Jurat de la Competició, formulat no més tard del moment de la verificació de la motocicleta.

Art. 6è.- NÚMEROS DE DORSAL.

Les plaques i números de dorsal els donarà el Club organitzador a cada cursa, assignant a cada equip el corresponent número. Es subministraran dos conjunts de plaques i números per motocicleta (3 dorsal per motocicleta). Els dorsals hauran d'anar posats un al davant i els altres als costats de la motocicleta. Serà obligatori portar els dorsals donats per l'organitzador.

Art. 7è.- CARBURANTS I LUBRIFICANTS.

El carburant serà de tipus comercial, la distribució del qual estigui convenientment assegurada per les estacions de servei. Els additius que s'utilitzin en les mescles no han d'alterar l'octanatge de les benzines. Els Comissaris Esportius estan facultats per a ordenar en qualsevol moment i lloc la presa de mostres de combustible i altres productes utilitzats, ja sigui de la màquina o dels dipòsits de reserva. El carburant i lubricant seran per compte dels participants.

Art. 8è.- PROVEÏMENT I MANIPULACIONS DEL CARBURANT.

Els proveïment de carburant, s'haurà de fer en una zona habilitada expressament per aquesta acció i per fer en canvi de pilot i de transponder si s'escau, si no es disposa de una zona especial, s'hauran d'efectuar en el box individual de cada equip, havent d'estar el motor parat. Per poder efectuar el proveïment de carburant, oli o refrigerant, la motocicleta tindrà d'estar damunt d'una estora amb el fons impermeable a la zona prevista per l'organitzador.



Generalitat
de Catalunya



Es realitzaran directament des del dipòsit subministrador al situat a la motocicleta, és a dir, sense l'ús d'embut. Els dipòsits de subministrament i els d'emmagatzematge hauran d'estar en perfectes condicions, disposar de tanca de seguretat estanc i hauran d'ésser metàl·lics. A més, els de subministrament disposaran d'un tub de subministrament amb aixeta i, en cas d'estar elevats, no estaran a més de 2,5 metres d'alçada. No està permès el repostatge per a canvi de dipòsit.

En les operacions de proveïment i manipulació del carburant i lubricants, així com en les rodalies dels dipòsits que els continguin, està totalment prohibit fumar.

Excepcionalment, prèvia autorització del Director de Carrera i sota la supervisió d'un Comissari, es podrà posar carburant en el recorregut mitjançant un recipient màxim de 2 litres de capacitat.

En el cas que un equip format per una motocicleta es quedi sense benzina en pista, el procediment a seguir serà: L'equip podrà posar benzina amb el permís d'un comissari de cursa, un màxim de 2 litres al mateix lloc a on s'ha quedat sense benzina. En cap cas es podrà portar el transponder a box i fer el canvi de motocicleta. La sanció per aquesta infracció serà la que indica el punt 7 de l'article 19è.: 4 voltes.

En el cas que un equip format per més d'una motocicleta es quedi sense benzina en pista, el procediment a seguir serà el mateix que en cas d'averia, el pilot podrà portar el transponder al box i podrà sortir un altre motocicleta, en aquest cas se li descomptarà a l'equip una volta. La motocicleta que ha quedat a pista sense benzina queda exclosa de la competició.

Està totalment prohibit fumar al box.

Art. 9è.- PARC DE REPARACIONS / BOXES.

Els boxes es componen de:

9.1. Pista de desceleració. És l'únic lloc per accedir a la zona d'assistència.

9.2. Zona d'assistència. Consta de:

- a) **Pista de circulació:** És el lloc a través del qual els participants circulen per la zona d'assistència. En ella està prohibit efectuar qualsevol tipus d'assistència. Excepcionalment, si un participant ultrapassa el seu box, només podrà acostar el seu vehicle al box col·lectiu. En incorporar-se o travessar la pista de circulació, s'ha de donar preferència als equips que circulin en ella.
- b) **Box individual:** És el lloc destinat a cada equip per efectuar les assistències permeses en el present R.P., excepte les soldadures, tal com es detalla en l'Art. 10è, així com els relleus de pilots. Totes les peces de recanvi, materials i eines hauran de situar-se en el box individual. Cada equip ha de tenir en el recinte del seu box i en lloc molt accessible, un extintor homologat per hidrocarburs de 5 Kg. de contingut. La presència en el box de persones no autoritzades serà motiu de sanció.

- c) Box col·lectiu: És el lloc on, excepcionalment, els participants podran efectuar les assistències permeses en el R.P. En el box col·lectiu no està permès tenir-hi objectes dipositats, havent d'abandonar aquest box tots els membres de l'equip en finalitzar l'assistència.
- d) Pista d'acceleració: És l'únic lloc per a incorporar-se a la pista de carrera des de la zona d'assistència. L'accés a la pista estarà senyalitzat amb una llum taronja intermitent que indica precaució.

Tot vehicle o pilot que presenti anomalies no serà autoritzat a accedir a la pista de carrera.

Art. 10è.- REPARACIONS.

Hauran d'efectuar-se en el box individual de cada equip o zona habilitada per aquest fet per l'organitzador. Les reparacions que comportin risc d'incendi, com és el cas de les soldadures, per exemple, només podran ser realitzades únicament i exclusiva en el lloc del parc de treball disposat per la Organització, havent de portar l'extintor homologat. Per fer reparacions la moto s'ha de situar d'amunt d'una estora amb el sota impermeable.

Queden autoritzades tot tipus de reparacions, excepte la substitució de bastidor, càrter del motor i caixa de canvis (cas de ser independents). La substitució o reparació del silenciós requerirà un nou control de so. En tota reparació efectuada en boxes podran intervenir-hi dos membres de l'equip d'assistència o pilots, a més del que condueixi la motocicleta en aquell moment.

Casos excepcionals:

- En el parc de treball podrà reparar-se la motocicleta en el box col·lectiu.
- En el circuit només podrà reparar la motocicleta el pilot que la condueixi amb les eines i recanvis de què sigui portador.
- En el circuit, en lloc que no representi perill i prèvia autorització del Director de Carrera i sota la supervisió d'un Comissari, es podrà reparar la motocicleta en les mateixes condicions que en els boxes.
- Si un pilot trenca la moto a mig circuit, **amb la supervisió d'un oficial de cursa** podrà retornar a boxes sense acabar de completar la volta. Aquesta no li serà comptabilitzada. En cap cas, sota pena d'exclusió, podrà circular contra direcció per la pista.
- En el cas que un equip format per dues motos tingui una averia en pista el procediment a seguir serà: L'equip podrà reparar, amb el permís d'un comissari de cursa, al mateix lloc on han patit l'averia. En cap cas es podrà portar el transponder a box i fer el canvi de moto. Si la moto no es pot reparar es podrà portar el transponder a box, fer el canvi de moto però s'haurà d'acabar la cursa amb una moto verificada, no es pot substituir la



moto espatllada. La sanció per aquesta infracció serà la que indica el punt 9 de l'article 19è.: 4 voltes

Art. 11è.- VERIFICACIONS PREVIES I DURANT LA COMPETICIÓ.

A les verificacions administratives es donarà un braçalet per a cada pilot de l'equip.

La verificació tècnica i preliminar es realitzarà per part del Comissari Tècnic, havent-se de trobar cada motocicleta davant del seu box per a procedir a la verificació, precintat i control de sortida.

Si, a judici del Comissari Tècnic, alguna motocicleta no està d'acord amb les condicions exigides en aquesta competició, el cap d'equip serà advertit de les deficiències trobades i se li concedirà un termini de 30 minuts per a arranjars-les. Si a l'acabament del termini fixat no han estat corregides, se l'exclourà. Per al control de soroll es donarà un segon termini abans de procedir a l'exclusió.

Només es facilitarà UN transponder per a equip. Aquest haurà d'estar fixat de forma solida a les barres de suspensió de la motocicleta. Al efectuar-se el relleu s'haurà de canviar el transponder d'una a altre motocicleta. Cada motocicleta haurà de disposar del seu propi suport de transponder.

Durant el transcurs de la competició, les motocicletes podran ser examinades en qualsevol moment per assegurar-se de què estan en bones condicions de seguretat i per a comprovar si alguna de les peces marcades o precintades ha estat canviada.

ENTRENAMENTS: Es realitzaran el mateix dia de la competició

Art. 12è.- SORTIDA.

Mitja hora abans de la sortida, es col·locaran les motocicletes a la línia de sortida en ordre de volta ràpida si hi ha hagut entrenaments cronometrats i en el seu defecte per sorteig, celebrat prèviament.

S'autoritza l'escalfament de motors fins a 10 minuts abans de l'inici de la competició. En aquest moment, haurà d'abandonar la pista tot el personal dels equips, a excepció dels pilots que vagin a prendre la sortida.

La sortida s'efectuarà a l'estil "Le Mans", el director de cursa o un comissari de la mateixa passaran pel davant dels pilots amb una bandera i aquests podran anar sortint a mesura de que la bandera els hagi superat, la motocicleta podrà estar en marxa i sostinguda per un altre membre de l'equip. Transcorregut un minut després d'haver donat la senyal de sortida (fi del període d'arrancada), els participants quedaran en llibertat de posta en marxa.

A la sortida està prohibit, així mateix, sortir amb antelació a la senyal corresponent i rebre ajuda exterior.

Art. 13è.- RELLEU DE PILOTS.

El sistema de conducció serà el de relleus alternatius, essent el seu ordre i la seva durada lliures.

Els relleus s'efectuaran a la zona prevista per l'organitzador per aquest fet o en el box individual de cada equip si no es disposa d'un lloc concret per fer-ho, llevat dels següents casos excepcionals:

- Els relleus podran efectuar-se en el box col·lectiu si ho permet el jurat de la cursa.
- Prèvia autorització del Director de Competició, es permetrà el relleu fora de boxes d'un pilot que resulti lesionat després d'un accident i quedi impossibilitat per a seguir en competició. El pilot lesionat serà transportat per la Organització fins el lloc corresponent on rebrà l'atenció mèdica.

En el cas que un equip format per més d'una motocicleta tingui un accident i el pilot accidentat no pugui continuar la cursa es permetrà, amb l'autorització d'un comissari de cursa, el relleu de pilot en pista. El segon pilot amb la segona motocicleta anirà fins el lloc de l'accident i allà procediran al canvi de transponder. El pilot lesionat serà transportat per la Organització fins el lloc corresponent on rebrà l'atenció mèdica.

Art. 14è.- CONDUCTA EN LA COMPETICIÓ.

- a) Una motocicleta en carrera no pot sortir-se del circuit exceptuant en cas de força major, havent-se d'integrar pel mateix lloc per on sortir.
- b) Està terminantment prohibit circular en sentit contrari de la marxa establerta.
- c) Durant tota la prova, les motocicletes únicament podran ser mogudes pel seu motor o l'esforç muscular del pilot, quedant prohibida, per tant, la percepció d'ajuda de qualsevol persona diferent a la del pilot, excepte sota supervisió d'un oficial de cursa.
- d) Els pilots s'abstindran de realitzar qualsevol maniobra deslleial amb respecte als demés participants, així com obstaculitzar l'avançament d'altre competidor de qualsevol forma.
- e) Els participants atendran les indicacions que se'ls faci per mitjà de banderes o altres dispositius previstos per l'Organització.
- f) Tot vehicle concurrent que per la forma de conduir del pilot o per les condicions de la màquina, resultés incòmode o perillós per a la resta dels participants, podrà ser sancionat o exclòs.
- g) En curses que tinguin una part de la seva durada durant la nit, s'haurà de circular amb l'enllumenat.
- h) Només podrà estar en pista la motocicleta amb el transponder posat, en cas de detectar una motocicleta circulant sense el transponder l'equip serà sancionat amb dues voltes, aquesta norma val tant pels entrenaments com per les curses.

Art. 15è.- ULTIMA VOLTA I FINAL DE CURSA.

L'última volta no podrà cobrir-se en un temps superior a 15 minuts per pista seca, o superior a 20 minuts per pista mullada. El final de cursa es a l' hora en punt en que finalitza la cursa.

Art. 16è.- EXCLUSIÓ DE LES CLASSIFICACIONS PARCIALS.

Serà condició ineludible per a classificar-se, cobrir el 40% més una de les voltes realitzades pel primer classificat de la classe, menyspreant la fracció en cas que n'hi hagués.

Art. 17è.- VERIFICACIÓ FINAL.

Una vegada acabada la competició, els vehicles es dipositaran al recinte tancat disposat a l'efecte per l'Organització, on el Comissari Tècnic procedirà a la verificació final. Els vehicles romandran en l'esmentat recinte fins que el Director de la Competició autoritzi la seva retirada, prohibint-se qualsevol manipulació sobre les màquines. Almenys un dels mecànics de cada equip romandrà a disposició del Comissari Tècnic per a procedir al seu eventual desmuntatge.

Art. 18è.- RESULTATS I CLASSIFICACIONS.

Els resultats finals es publicaran dins de la mitja hora següent a la finalització de la cursa.

Art. 19è.- SANCIONS.

Correspon al Director de la Competició decretar les sancions per infracció al present Reglament. S'estableix el següent quadre de sancions:

<u>ART.</u>	<u>MOTIU</u>	<u>SANCIO</u>
1.	Vehicle disconforme amb les normes de seguretat -	Ordre de reparació
2.	Frau o de dades en la inscripció -	Exclusió
3.	Canvi de pilot o motocicleta durant la competició -	Exclusió
4.	No anar equipat amb la indumentària reglamentària -	No autoritzat a sortir
5.	Deficiència del sistema d'identificació -	No compt. la volta
6.	Canvi de número d'identificació durant la competició -	Exclusió
7.	Posar benzina en forma no autoritzada -	4 voltes
8.	Fumar al voltant dels dipòsits de combustible -	2 voltes
9.	Reparar amb l'equip d'assistència de forma no autoritzada -	4 voltes
10.	Entrar o sortir de boxes per accessos no autoritzats -	3 voltes
11.	Circular en les pistes de boxes en sentit contrari al de la carrera amb el vehicle en marxa -	6 voltes
12.	Presència en un box de personal no autoritzat -	1 volta
13.	Efectuar assistències en boxes, en zones no autoritzades -	1 volta
14.	Obstaculitzar la pista de circulació de boxes -	1 volta
15.	No formalitzar la verificació preliminar -	No autoritzat a sortir
16.	Irregularitats observades en verificacions durant la carrera -	Exclusió
17.	No passar l'examen mèdic preliminar -	No autoritzat a sortir
18.	Prendre la sortida amb antelació -	2 voltes
	Posta en marxa no autoritzada -	2 voltes
19.	a) No seguir l'itinerari indicat -	Exclusió
	b) Circular en sentit contrari al de la marxa amb el motor en marxa -	Exclusió
	c) Rebre ajuda exterior no autoritzada -	4 voltes
	d) Realitzar maniobra deslleial -	Exclusió

	e) No atendre a les indicacions dels Comissaris -	Exclusió
	f) Conducció perillosa per als demás participants -	1 volta.- Exclusió
20.	Efectuar el relleu en forma no autoritzada -	Exclusió
	No realitzar el número mínim de relleus per pilot -	8 voltes.
21.	Realitzar l'última volta en temps superior al permès -	No compt. de la volta
	No rebre la senyal d'arribada -	Desqualificació
22.	No introduir la motocicleta en el parc tancat a l'arribada -	Exclusió
23.	Irregularitats observades en la verificació final -	Exclusió
24.	No respectar l'ordre de posició en cas d'aparèixer la Safety Bike -	2 voltes
25.	Avançar la Safety Bike -	Exclusió
26.	Faltar el respecte a l'organització -	de 2 voltes / Exclusió
27.	Portar sistemes de comunicació (tipus Bluetooth o similar) entre el pilot i l'equip o altres persones.	Exclusió
28.	Proveir de benzina la moto sense l'estora reglamentaria	Exclusió
29.	Circular en pista sense el transponder.	2 voltes

Aquestes sancions poden ser modificades pel Jurat de la prova en funció de la llargada del circuit.

Art. 20è.- RECLAMACIONS.

S'efectuaran tal com indica el capítol 9è de la Normativa General.

Una mateixa reclamació no podrà versar més que sobre un sol assumpte concret. Els dipòsits de garantia es reintegraran quan la reclamació resulti fundada. No es pot reclamar sobre la decisió del Jurat, però en determinats casos es pot apel·lar segons allò prescrit en el Codi Esportiu de la FCM. Les reclamacions tècniques s'han de presentar abans de la finalització de la cursa, entenent com a tal l'arribada del primer pilot.

Art. 21è.- TROFEUS.

Es concediran trofeus als 3 primers equips classificats de cada categoria.

Art. 22è.- SENYALS.

BANDERA NACIONAL: Sortida.

BANDERA VERMELLA: Parada absoluta de tots els corredors.

BANDERA NEGRA AMB EL NUMERO D'UN EQUIP: Parada del pilot de l'equip corresponent.

BANDERA GROGA, SENSE AGITAR: Atenció.

BANDERA GROGA AGITADA: Perill, preparar-se per a parar.

BANDERA VERDA: Recorregut lliure.

BANDERA BLAVA: Deixar pas a un conductor que va a avançar.

BANDERA A FRANGES VERTICALS VERMELLES I GROGUES: Pista relliscosa.

BANDERA BLANCA: Vehicle de servei en pista.

BANDERA A QUADRES BLANCS I NEGRES: Fi de carrera.

PLAFO AMB ASPA: Encendre o apagar enllumenat.

BANDERA BLAU-GRANA: Regadiu.

Art. 23è.- INTERPRETACIÓ DEL REGLAMENT.

La interpretació del present Reglament correspon als Comissaris Esportius de la Competició en primera instància, i a la F.C.M. en segona.

Art. 24è.- DESCOMPTE DE PROVES I DESEMPAT.

Per a la classificació final del campionat NO es descomptarà cap resultat. En el supòsit que al final del campionat, hi hagi més d'un pilot amb la mateixa puntuació, atesa la particularitat de les curses que son per equips, no hi haurà desempat.

Art. 25è.- CLASSIFICACIONS.

La classificació general d'aquest trofeu, serà per les classes convocades de motocicletes, adjudicant a cadascun, les següents puntuacions dintre la classe en què hagi concorregut.

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

Tots els equips que acabin la cursa sumaran un punt a la classificació del Campionat.

La última cursa del Campionat puntuarà un 50% més que la resta de curses.

Art. 26è.- HORARIS OFICIALS.

De 08:00 a 09:00 HORES -----Verificacions Administratives i Tècniques.

De 09:00 a 09:35 HORES ----- Entrenaments Cronometrats.

De 10:00 a 13:00 HORES ----- Cursa

A partir de les 13:30 HORES --- Repartiment Trofeus

Art. 27è.- 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



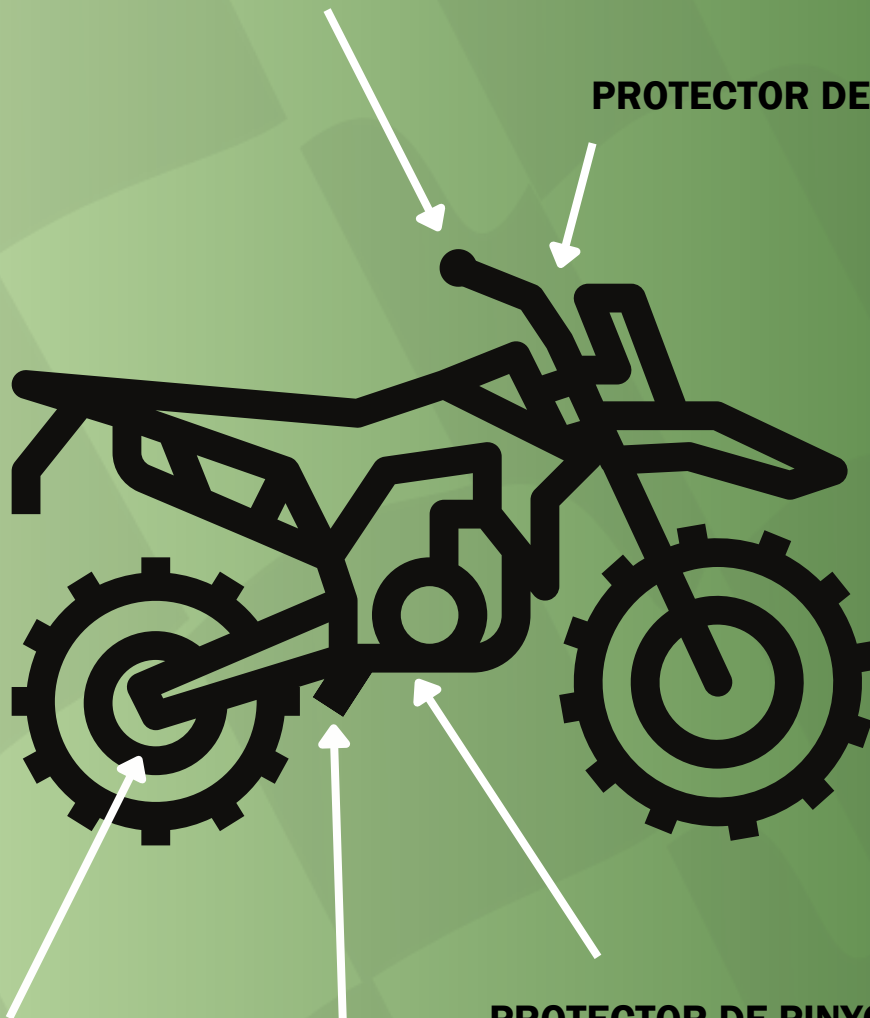
- Botes d'alta resistència especials per a Enduro o Motocròs.
 - Guants resistents, amb protecció als dits i palmell.
 - Pantalons llargs fins al turmell, de material resistent a l'abradió.
 - Samarreta de màniga llarga per evitar rascades en cas d'accident.
-
- Protector de pit i esquena homologat especial 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 2025

MOTO

MANETES AMB BOLA A L'EXTREM

PROTECTOR DE MANILLAR



PROTECTOR DE CADENA

PROTECTOR DE PINYÓ DE SORTIDA

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.



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

