

RD. CAMPEONATO NAVARRO DE ENDURO 2025

REGLAMENTO GENERAL ENDURO.

Se convoca el Campeonato Navarro de Enduro 2025 de acuerdo a la siguiente normativa para todas las pruebas que se celebren entre el 1 de enero y el 31 de diciembre.

Las pruebas deben estar calendadas o en su caso con 15 días de antelación puesta en conocimiento de la Federación para que puedan puntuar en el Campeonato Navarro.

Los reglamentos de las pruebas deben presentarse en la Federación con una antelación mínima de 5 días.

Los reglamentos irán firmados por el DIRECTOR DE COMPETICIÓN y COMISARIO DEPORTIVO.

Los resultados deben presentarse como máximo, 4 días después de la celebración.

En caso de no cumplirse esta normativa las pruebas no serán puntuables.

Art. 1-PARTICIPANTES

Podrán participar en este campeonato todos los pilotos que estén en posesión de la Licencia Homologada del año en curso y Federaciones con acuerdo de la FNM. Puntuarán para el Campeonato Navarro los Pilotos que tengan licencia tramitada por la Federación Navarra de Motociclismo.

Art. 2-INSCRIPCIONES

Las inscripciones se realizarán a través de la web de la Federación Navarra. El importe asciende a un total de 60 EUROS por piloto participante.

El último día de inscripción sin recargo será el MIÉRCOLES (23:59h) antes de la carrera.

RD. CAMPEONATO NAVARRO DE ENDURO 2025

El último día de inscripción a las carreras tipo enduro será los jueves a las 23:59h si la carrera se celebra en domingo y será los miércoles a las 23:59h si la carrera se celebra el sábado. El recargo por inscribirse después del miércoles serán 20€. Siempre se cerrarán las inscripciones de tal manera que entre el cierre y la 0h del día de la carrera pasen como mínimo 48h. Pasada esta fecha y bajo ningún concepto se admitirán nuevos pilotos.

La FNM se reserva el derecho a disminuir o aumentar este plazo por motivos de organización.

El número máximo de pilotos admitidos a la competición será de 150, tendrán prioridad los pilotos con licencia expedida en navarra al resto de pilotos. Después de estos tendrán prioridad los pilotos cuyas federaciones usen la carrera para puntuar en sus respectivos campeonatos y luego el resto de pilotos. Si aun así hay más pilotos que plazas se respetara el orden de inscripción dentro de los filtros anteriormente mencionados.

Art. 3-INDUMENTARIA

La indumentaria mínima obligatoria será la siguiente:

-Casco integral, peto, guantes, ropa de Cross con las protecciones apropiadas y botas

Art. 4-CATEGORÍAS

CAMPEONATO:

- SUB-18 / 125cc (de 16 a 18 años.)
- JUNIOR (Hasta 23 años)
- SENIOR. (a partir de 24 años)
- SENIOR C (de 35 a 45 años)
- MÁSTER (con 45 años cumplidos en el año en curso o más)
- TROFEO (Con cualquier licencia y licencia del día) (No Puntúan para el Campeonato))

Art. 5-MÍNIMO DE PARTICIPANTES

RD. CAMPEONATO NAVARRO DE ENDURO 2025

Para que quede constituida una categoría, será necesaria al menos la participación mínima de 3 pilotos

Si en alguna categoría hay menos de 3 pilotos inscritos y presentes, pasarán automáticamente a competir con los de categoría superior.

Art. 6-MÍNIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES

Todas las pruebas serán puntuables independiente del número de pruebas.

Art. 7.-SEGURIDAD

Cuando El número total de pilotos no supere los 35 será obligatorio una ambulancia tipo B (S.V.B.). Si el número de pilotos es de 36 o superior serán obligatorias 2 ambulancias tipo B (S.V.B.).

Art. 8-VERIFICACIONES:

Las verificaciones se realizarán de la siguiente manera:

En el margen de tiempo previsto en el horario oficial los pilotos o representantes se dirigirán a la zona de verificaciones provistos de moto, casco y licencia.

- Allí pasarán las máquinas una verificación ocular y les serán entregados los dorsales y transponders. (Activos o Pasivos)

- Si la organización lo cree conveniente será obligatorio el uso de peto de identificación.

- Cada máquina participante llevará una placa delantera y dos laterales (una a cada costado, y perfectamente visibles).

-Será responsabilidad del piloto la buena conservación de los dorsales y transponder durante la carrera no pudiendo reclamar en el caso de que no los porte durante carrera.

-Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal. Los manillares sin esta barra la deberán colocar en el centro del mismo.

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

-La organización procurara separar en tiempo las verificaciones de las distintas carreras que transcurran en el día.

Art. 8.1.-ILUMINACIÓN, VELOCÍMETRO, MATRICULA Y BOTÓN DE PARE.

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

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

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

Solamente serán admitidas en la verificación las placas de matrícula de 80 por 100 como mínimo en material rígido. Estarán fijadas a la aleta de forma fija y definitiva, la anchura de la placa no 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 para todas las categorías.

Art. 9- 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.

Art. 10- RECORRIDO.

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

Art. 11-ORGANIZACIÓN GENERAL.

Art. 11.1- SUSTITUCION DE UNA MOTOCICLETA

No permitida

Art. 11.2 -PARQUES CERRADOS

El Parque Cerrado deberá estar delimitado y cercado a fin de prohibir la entrada a toda persona no autorizada. La zona deberá estar claramente delimitada y vigilada por un número suficiente de Oficiales, para asegurarse que ninguna persona no autorizada pueda penetrar en él o tener acceso a las máquinas. La entrada y la salida del Parque Cerrado deben estar claramente indicadas.

Los Oficiales encargados del control del Parque Cerrado deberán llevar un distintivo conocido por todos los interesados y por los pilotos en particular.

El acceso al Parque Cerrado está estrictamente prohibido, a excepción de los miembros del Jurado, del Director de Carrera, de ciertos Oficiales especialmente designados, y de los pilotos para la entrada y salida de sus motocicletas. Después de fichar su carné de ruta en el último Control Horario antes de entrar en el Parque Cerrado, el piloto deberá, sin demora,

RD. CAMPEONATO NAVARRO DE ENDURO 2025

parar el motor y empujar su motocicleta hacia el interior del Parque Cerrado.

Durante el trayecto entre el Control Horario y el Parque Cerrado, está prohibido el llenado del depósito de gasolina, o efectuar reparaciones en la motocicleta. Los pilotos que no cumplan con cualquiera de estas normas, serán excluidos. Es Obligatorio disponer de un extintor en el parque cerrado.

En el interior del Parque Cerrado, y bajo pena de exclusión de la Competición, el piloto tiene prohibido:

- Tocar la motocicleta de cualquier otro piloto.
- Tocar su propia motocicleta, salvo para empujarla dentro o fuera de dicho recinto.
- Poner el motor en marcha.

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

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

Art. 11.3- ZONA DE SALIDA

Esta zona se compone de:

Un Parque Cerrado, que es una zona delimitada en la que el acceso está perfectamente controlado por los Oficiales. Esta zona deberá tener una entrada y una salida hacia la Zona de Salida, sin ninguna otra entrada o salida.

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.

Las motocicletas de los pilotos permanecerán en el Parque Cerrado bajo la custodia del

RD. CAMPEONATO NAVARRO DE ENDURO 2025

Club organizador, a partir del momento fijado en el Reglamento Particular hasta la salida de la primera etapa diaria, y a partir del final de la etapa hasta la Salida del día siguiente. Está prohibido poner en marcha el motor en la Zona de Salida antes de la Señal de Salida. La penalización por esta infracción es 1 minuto.

Art. 11.4 -ORDEN DE SALIDA

El orden de salida de las categorías será el siguiente:

- 1º Senior Campeonato
- 2º Junior Campeonato
- 3º Trofeo.
- 4º Senior C y Master.

Art. 11.5- PREPARACION PARA LA SALIDA

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.

Al comienzo de cada carrera, 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.

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

Art. 11.6- REPOSTAJE

- 1º No se concede ningún tiempo suplementario para los trabajos de repostaje, que deben

hacerse durante el tiempo del recorrido en los lugares indicados por el organizador.

2º El repostaje solo podrá efectuarse en los puestos oficiales de repostaje indicados por los organizadores. La penalización por haber procedido al repostaje fuera de las zonas designadas, es Exclusión.

3º El engrase de la cadena está autorizado en las zonas de repostaje.

4º Durante el repostaje, el motor debe estar parado y el piloto bajado de la moto. El hecho de no respetar esta disposición comporta la Exclusión.

5º El repostaje solo se podrá realizar con recipientes homologados o autorizados por los oficiales de la prueba. Esta totalmente prohibido usar recipientes alimenticios para el almacenaje de combustibles. El hecho de no respetar esta disposición comporta la Exclusión.

6º 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.

Art. 11.7- PROHIBICION 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.

Art. 11.8 -AYUDA EXTERIOR

Está autorizada cualquier ayuda exterior recibida solo en la zona de repostaje.

Cualquier ayuda recibida fuera de lo citado anteriormente se considerará ayuda exterior y por lo tanto EXCLUSIÓN.

Art. 11.9 -COMUNICACIONES PROHIBIDAS

Está prohibido a los pilotos, bajo pena de Exclusión, hacerse acompañar en el recorrido y usar sistemas de telefonía o radio tipo manos libres.

Art. 11.10- 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 podrá suponer la retirada temporal de la licencia federativa. En este caso, deberá borrar o sacar las placas porta números y no continuar el itinerario en compañía de otro piloto.

Art. 11.11- SEÑALIZACION

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 entreno del recorrido, será penalizado

RD. CAMPEONATO NAVARRO DE ENDURO 2025

con un minuto en la primera ocasión y con la exclusión en la segunda. Durante la carrera, está prohibido dejar el itinerario o realizarlo en sentido inverso; los pilotos que no cumplan esta normativa serán excluidos.

En las zonas donde los pilotos deben seguir un recorrido bien definido (por ejemplo: prado, terreno accidentado, senderos, etc.) los organizadores deberán señalar claramente y con precisión estos pasajes.

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

Art. 11.12- CODIGO DE CIRCULACION

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. Todo piloto se compromete a cumplir con todos los requisitos legales que exige la DGT para conducir su motocicleta por la vía pública.

Art. 11.13-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 FNM.

Art. 11.14-SECCIONES IMPRACTICABLES

Si durante el recorrido el Director de Carrera constata que una sección se ha vuelto impracticable o que sus condiciones son tales que no puede ser franqueada sin ayuda exterior, éste podrá eliminar de la Competición toda la sección afectada hasta el próximo Control Horario, y efectuar un reajuste de los puntos en consecuencia. Esta decisión será ratificada por el Jurado.

Art. 11.15-FUNCIONAMIENTO Y CONTROL

Art. 11.15.1 CONTROLES HORARIOS

Los controles horarios estarán emplazados en la Zona de Salida y al comienzo de cada tramo cronometrado.

La velocidad media, que ha de mantenerse entre los diferentes Controles Horarios, no debe exceder de los 50 Km./h., dependiendo del estado del terreno y las condiciones meteorológicas.

En caso de fuerza mayor (por ejemplo: empeoramiento de las condiciones meteorológicas), el Director de Carrera puede cambiar el promedio previsto a un promedio más lento, inmediatamente antes de la salida o antes de cada vuelta. Estos promedios deberán figurar en la hoja de tiempos.

Art. 11.15.2 CRONOMETRAJE CONTROL HORARIO

La toma de tiempos en todos los Controles Horarios se efectuará en minutos.

Art. 11.15.3 CARNET DE RUTA Y FICHA DE CONTROLES DE PASO

El carné de Ruta y la Ficha de Controles de Paso, serán entregados durante las Verificaciones Preliminares. Los pilotos serán responsables de que sus Carnés de Ruta y Fichas de Controles de Paso, estén marcados en todos los Controles Horarios y Controles de Paso respectivamente.

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

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

Cualquier piloto que pierda accidentalmente su carné de Ruta o Ficha de Controles de Paso, debe obtener otra solicitándolo en el próximo Control Horario o Control de Paso. Esta nueva ficha debe ser utilizada a partir de este punto de control y en todos los siguientes.

La pérdida del carné de Ruta significará una penalización de 10 segundos.

Cualquier piloto que omita un Control Horario o un Control de Paso será Excluido.

Los pilotos están obligados a detenerse en todos los Controles Horarios y de Paso, hacer fichar su tarjeta y seguir las instrucciones del Comisario, suponiendo la exclusión el incumplimiento de esta norma.

Art. 11.15.4 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES HORARIOS

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

Un reloj sincronizado con el aparato de cronometraje del puesto de control, que sólo puede ser considerado como informativo, estará colocado junto a la Bandera Amarilla, el paso de la cual marcará la hora de entrada en el Control. El piloto, después de pasar la Bandera Amarilla con su motocicleta, deberá presentar inmediatamente su carné de ruta en la mesa de control o cuando un Oficial lo solicite. Los pilotos no están autorizados a pararse entre la Bandera Amarilla y la mesa de control, bajo penalización de 1 minuto suplementario que se añadirá a cualquier otra penalización horaria.

Cualquier piloto puede pasar el Control Horario final a la entrada del Parque Cerrado antes de la hora prevista sin penalización. En cada Control Horario, los organizadores deben tener una lista de control en la que se registrarán por orden cronológico los números de los pilotos que pasen, así como sus tiempos en horas y minutos.

Art. 11.15.5 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 o que no llegue al tiempo previsto, en función de la hora marcada.

HORA MARCADA = HORA DE SALIDA PARA EL PRÓXIMO CONTROL HORARIO

EJEMPLO CALCULO CONTROL HORARIO

Si los horarios de un piloto son ch1=10:00h. ch2=11:00h. ch3=12:00h.

Y el piloto entra a ch1 a las 10:02h las entradas a ch2 y ch3 se incrementaran 2 minutos respectivamente quedando ch2=11:02h y ch3=12:02h. El piloto acumulara 2 min de penalización.

Si el piloto después de haber penalizado en ch1 entra a ch2 a las 11:00h el piloto tendrá que entrar otra vez a las 12:00h en ch3 y volverá a acumular 2 minutos mas de penalización por adelantarse al horario previsto y ya llevara una penalización

Art. 11.15.6 LÍMITE 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.

Art. 11.15.7 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.

Art. 11.15.7 CONTROL DURANTE EL RECORRIDO

Además de la obligación de hacer marcar su carné de Ruta en todos los Controles Horarios, el piloto debe presentarlo y hacerlo marcar en todos los Controles de Paso durante el recorrido. Estos últimos, que estarán o no indicados en el carné de Ruta, estarán señalados por Banderas Azules colocadas a cada lado del itinerario. Estos controles de paso podrán ser sustituidos por hojas de paso que estarán únicamente en posesión del oficial responsable del control de paso. El piloto tendrá la obligación de comprobar que el oficial a marcado su dorsal correctamente en la hoja de paso.

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.

Art. 11.15.8 TRAMOS CRONOMETRADOS

Estos Tramos Cronometrados (que pueden ser las mismas cada vuelta), sobre un recorrido de 2 a 5Km. 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 a excepción de la primera vuelta al recorrido obligatoria para todo participante. Cualquier entrenamiento sera sancionado con la Exclusión.

La salida se dará a partir de una línea con la motocicleta parada y el motor en marcha.

El piloto debe cruzar la línea de llegada sin detenerse y continuar el itinerario del recorrido en dirección al Control Horario siguiente. Al piloto una vez cruce la línea de llegada puede ser obligado a detenerse para comprobar dorsales si estos son de visibilidad nula. El recorrido debe ser elegido de tal manera que la velocidad media no supere los 50 Km./h.

Estos test no serán en ningún caso pruebas secretas. Los pilotos tendrán la posibilidad de reconocer el recorrido antes, recorriéndolo a pie o en la primera vuelta.

Si por razón de seguridad el Jurado considera que la prueba especial no puede ser cronometrada en la primera vuelta esto será anunciado el día anterior a la carrera.

La clasificación de los pilotos para estos tramos cronometrados y las diferentes categorías será calculada sobre la base de los tiempos realizados.

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.

Art. 11.15.9 LISTA DE PENALIZACIONES

No comunicar a la Organización la retirada de la prueba: Posible retirada temporal de licencia federativa.

Pérdida de la placa de matrícula: 30 seg.

Puesta en marcha del motor en la zona de salida antes de la señal de salida: 1 minuto

Llegada con adelanto o retraso al Control Horario: por cada minuto cumplido: 1 minuto

Pararse entre la bandera amarilla y la mesa de control horario: 1 minuto.

Infraacciones bajo pena de EXCLUSION:

-Puesta en marcha del motor en el interior del Parque Cerrado:

-Penetrar en el Parque Cerrado con el motor en marcha. Repostar o efectuar reparaciones en el trayecto entre el Control Horario Final y el Parque Cerrado.

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

RD. CAMPEONATO NAVARRO DE ENDURO 2025

- Conducir contrariamente al Código Deportivo en el Parque Cerrado.
- Reparaciones efectuadas en el interior de la Zona de Salida, antes de la señal de Salida.
- Llegar con más de 30 minutos de retraso a la línea de Salida o C.H.
- Repostaje fuera de las zonas oficiales o transporte de carburante en otros recipientes que no sean en el depósito de gasolina.
- No parar el motor durante el repostaje.
- Utilización de una impulsión no autorizada.
- Aceptar ayuda exterior en zona no autorizada.
- Contactos no autorizados con personas acompañantes.
- Ser acompañado por otro piloto o acompañar a otro piloto.
- Abandonar el itinerario, recorrerlo en sentido contrario y no respetar el recorrido indicado.
- Violación de las normas del Código de Circulación.
- Modificación de un carné de Ruta o Ficha de Controles de Paso, o utilización de un carné de Ruta de otro piloto.
- Omitir un Control Horario o un Control de Paso.
- No detenerse en un Control Horario o de Paso, o no seguir las instrucciones del Comisario.
- No pasar un Control de Paso.
- Entrenar el recorrido de las pruebas especiales.
- Cilindrada superior al máximo autorizado o cualquier otro dato que no corresponda al declarado en la verificación preliminar.

Art. 12-CLASIFICACIONES

Toda clasificación está basada en el tiempo obtenido. El piloto que totalice el menor tiempo y haya completado todo el recorrido será el Ganador de su categoría.

Puntos por puesto obtenido:

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

RD. CAMPEONATO NAVARRO DE ENDURO 2025

6º	15	13º	8	20º	1
7º	14	14º	7		

Art. 12.1-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.

Art. 13-RECLAMACIONES

Toda reclamación deberá ser hecha por escrito y firmada, al menos por un piloto participante; el importe de la reclamación se realizará en dinero efectivo.

La reclamación contra el desarrollo de la prueba, la conducta de otro piloto, o a la clasificación de la misma, se llevará a cabo dentro de la media hora siguiente a la publicación de la clasificación y será dirigida al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos, acompañada por una fianza de 100 euros.

Cualquier reclamación de Técnica, se hará dentro de la media hora siguiente a la entrada del último piloto en la línea de meta, dirigida al Jurado de la Prueba, al Director de Competición o al Comisario Técnico, acompañada de una fianza de 300 euros.

Cada reclamación versará únicamente sobre un solo hecho o acto.

Caso de tener razón la parte reclamante, le será devuelto el importe de la fianza, sancionando al piloto denunciado según considere el Presidente del Jurado. en caso de no

tener razón la reclamación, quedará el importe de la misma en poder del club organizador de la prueba.

El desmontaje oportuno será realizado por el mecánico del vehículo afectado, en presencia del Comisario Técnico, y la negativa será objeto de exclusión del mismo.

Toda reclamación y sus consecuencias se harán constar en el informe oficial que de la prueba hagan los Comisarios Deportivos y el Director de Competición, siendo también hecha constar en el informe del Comisario Técnico si dicha reclamación le concierne.

Cualquier aspecto sobre el que pudiese surgir un problema y no estuviese contemplado en el presente reglamento, se solventará de acuerdo a las normas que para el Campeonato Nacional de esta modalidad tenga establecido para el presente año la Real Federación Motociclista Española.

Nota: Cualquier cambio en este reglamento se notificará en Anexos numerados.



NAFAR MOTOZIKLISMO
FEDERAKUNTZA