



# CAMPEONATO TT.E. 2026

## Reglamentos Generales

VERSIÓN CASTELLANA  
26.01  
24.01.2026

<b>Versión</b>	<b>Fecha</b>	<b>Artículos modificados:</b>
26.00	2025	Temporada 2025
26.01	24.01.2026	Art. 03.01 - Art. 04.03.06

**01.- TÍTULO Y GENERALIDADES**

- 01.01.- [Generalidades](#)
- 01.02.- [Recorrido](#)
- 01.03.- [Publicación del reglamento particular\(RP\)](#)
- 01.04.- [Control \(Título IV del código deportivo\)](#)
- 01.05.- [Torneos](#)
- 01.06.- [Clasificación](#)
- 01.07.- [Parada anticipada de la manifestación.](#)

**02.- INSCRIPCIONES**

- 02.01.- [Licencias de los pilotos](#)
- 02.02.- [Número de inscripciones](#)
- 02.03.- [Fecha de cierre de las inscripciones](#)

**03.- MOTOCICLETAS, CILINDRADAS, EDADES**

- 03.01.- [Clases](#)
- 03.02.- [Iluminación, avisador acústico, velocímetro, matrícula y botón de parrilla](#)
- 03.03.- [Órganos intrínsecos de la motocicleta](#)
  - 03.03.01.-
  - 03.03.02.- [Piezas marcadas](#)
  - 03.03.03.- [Silencioso](#)
  - 03.03.04.- [Nivel sonoro](#)
  - 03.03.05.- [Ficha de Verificación Técnica](#)
  - 03.03.06.- [Cambio de piezas](#)
  - 03.03.07.- [Herramientas](#)
  - 03.03.08.- [Combustible](#)
  - 03.03.09.- [Manillares](#)
  - 03.03.10.- [Piñón de ataque](#)
  - 03.03.11.- [Soporte](#)
  - 03.03.12.- [Portanúmeros](#)

- 03.04.- [Control de las motocicletas durante la manifestación.](#)

**04.- ORGANIZACIÓN GENERAL**

- 04.01.- [Características de las pruebas](#)
- 04.02.- [Sustitución de motocicleta.](#)
- 04.03.- [Parque Cerrado](#)
  - 04.03.01.- [Descripción](#)
  - 04.03.02.- [Acceso al Parque Cerrado](#)
  - 04.03.03.- [Prohibiciones en el Parque Cerrado](#)
  - 04.03.04.- [Prohibición de fumar](#)
  - 04.03.05.- [Depósito de las motocicletas](#)
  - 04.03.06.- [Estera medioambiental](#)
- 04.04.- [Zonas de salida](#)
  - 04.04.01.- [Control de accesos Parque cerrado](#)
  - 04.04.02.- [Zona de salida](#)
  - 04.04.03.- [Depósito de las motocicletas](#)
  - 04.04.04.- [Personal autorizado.](#)
  - 04.04.05.- [Ayuda](#)
  - 04.04.06.- [Puesta en marcha](#)
  - 04.04.07.- [Accesos](#)
- 04.05.- [Orden de salida](#)
  - 04.05.01.- [Para la primera carrera:](#)
  - 04.05.02.- [Para el resto de carreras:](#)
- 04.06.- [Preparación para la salida](#)
  - 04.06.01.- [Normas obligatorias de vestimenta y protección.](#)
- 04.07.- [Salida](#)
  - 04.07.01.- [Señal salida](#)
  - 04.07.02.- [Hora salida](#)
  - 04.07.03.- [Arranque motocicleta](#)
  - 04.07.04.- [Penalizado en salida](#)
  - 04.07.05.- [Derecho de salida](#)
- 04.08.- [Repostaje](#)
  - 04.08.01.- [Tiempo](#)
  - 04.08.02.- [Lugar de repostaje](#)
  - 04.08.03.- [Transporte de carburante](#)
  - 04.08.04.- [Engrase cadena](#)
  - 04.08.05.- [Motor parado](#)
- 04.09.- [Prohibición de recurrir a una fuerza motriz exterior](#)
- 04.10.- [Ayuda exterior](#)
- 04.11.- [Comunicaciones](#)
- 04.12.- [Abandono](#)
- 04.13.- [Señalización](#)
  - 04.13.01.- [Itinerario](#)
  - 04.13.02.- [Señalización](#)
  - 04.13.03.- [Elementos de señalización](#)
- 04.14.- [Código de circulación](#)
- 04.15.- [Seguros \(responsabilidad civil\)](#)
- 04.16.- [Secciones impracticables](#)

**05.- FUNCIONAMIENTO Y CONTROL**

- 05.01.- [Controles horarios](#)
  - 05.01.01.- [Salida](#)
  - 05.01.02.- [Parque Cerrado](#)
  - 05.01.03.- [Puntos intermedios](#)
  - 05.01.04.- [Puntos aleatorios](#)
  - 05.01.05.- [Velocidad media](#)
- 05.02.- [Cronometraje](#)
- 05.03.- [Carnet de ruta y ficha de controles de paso.](#)
  - 05.03.01.- [Recepción del carnet](#)
  - 05.03.02.- [Marcaje del carnet](#)
  - 05.03.03.- [Pérdida del carnet](#)
  - 05.03.04.- [Omisión control](#)
  - 05.03.05.- [Conducta en los controles](#)
- 05.04.- [Señalización de los controles horarios.](#)
- 05.05.- [Disposiciones en los controles horarios.](#)
  - 05.05.01.- [Información horaria](#)
  - 05.05.02.- [Final primer día](#)
- 05.06.- [Cálculo de penalizaciones en los controles horarios](#)
- 05.07.- [Límite de retraso.](#)
- 05.08.- [Solicitudes de tolerancias especiales.](#)
- 05.09.- [Control durante el recorrido](#)
- 05.10.- [Pruebas especiales](#)
  - 05.10.01.- [Super test](#)
  - 05.10.02.- [Crono](#)
  - 05.10.03.- [Tramo cronometrado](#)
- 05.11.- [Controles horarios en los test especiales](#)
- 05.12.- [Verificación final](#)
- 05.13.- [Lista despenalizaciones](#)
  - 05.13.01.- [Penalizaciones en metálico](#)
  - 05.13.02.- [Penalizaciones entiempo](#)
  - 05.13.03.- [Penalizaciones que comportan la expulsión](#)

**06.- REGLAMENTACIÓN GENERAL**

- 06.01.- [Aceptación de las decisiones oficiales](#)
- 06.02.- [Solicitudes de declaraciones](#)
- 06.03.- [Reclamaciones](#)
  - 06.03.01.- [Reclamaciones, tiempo máximo](#)
  - 06.03.02.- [Reclamaciones, tiempo máximo, en pruebas de dos días](#)
  - 06.03.03.- [Apelaciones](#)
- 06.04.- [Recurso de apelación.](#)
- 06.05.- [Reclamación sobre carburantes.](#)
- 06.06.- [Multas y fianzas de las reclamaciones](#)
- 06.07.- [Composición del Jurado. Interpretación del Reglamento.](#)
  - 06.07.01.- [Jurado. Composición.](#)
  - 06.07.02.- [El presidente del Jurado](#)
  - 06.07.03.- [El director de la competición](#)
- 06.08.- [Publicación de los resultados](#)

**07.- ENTREGA DE PREMIOS****08.- HORARIOS****09.- MÍNIMOS EN LAS COMPETICIONES PUNTUABLES**

- 09.01.- [Mínimo de participantes.](#)
- 09.02.- [Mínimo de competiciones puntuables.](#)

**10.- CAMPEONATO DE PILOTOS****11.- CAMPEONATO DE CLUBES Y ESCUDERÍAS****12.- CAMPEONATO DE MARCAS****13.- OBLIGACIONES GENERALES****14.- INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO****ANEXO A - Control del nivel sonoro****ANEXO B - Ruedas****ANEXO C - Dorsales**

## 01.- TITULO Y GENERALIDADES

La FMCV convoca para el presente año el Campeonato de T.T.E. de la Comunitat Valenciana y el Campeonato de T.T.E. InterOpen, que se registrará por su Reglamento Deportivo, por el de la FMCV y por las siguientes normas, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas.

El Campeonato de T.T.E. de la Comunidad Valenciana, que se celebrará durante el presente año será disputado en las competiciones y fechas que se señalan en el calendario deportivo motociclista.

Podrán participar en el mismo los pilotos con las licencias o seguros que se mencionan, se desarrollarán con arreglo a las siguientes normas y estarán dotados de los trofeos y premios que se indican.

### 01.01.- Generalidades

El T.T.E. 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 T.T.E..

El Campeonato de Enduro de la Comunitat Valenciana se rige por el Código Deportivo de la FMCV y las disposiciones de los presentes Reglamentos.

Una competición comienza en el momento de las verificaciones administrativas y técnicas, y finaliza cuando se hayan cumplido las siguientes formalidades:

Los resultados finales han sido aprobados por el Jurado de la Competición. Todos los plazos para formular reclamaciones han sido cumplidos.

Todos los controles técnicos, deportivos, antidopaje, etc., han sido efectuados.

### 01.02.- Recorrido

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

### 01.03.- Publicación del reglamento particular(RP)

El reglamento particular debe contener todas las cuestiones descritas en el formulario tipo para el reglamento particular del campeonato. Los reglamentos particulares de todas las competiciones puntuables para este Campeonato, deberán ser enviados como MÍNIMO CON 75 DÍAS DE ANTELACIÓN a la fecha prevista de la prueba, a fin de poder tramitar los permisos correspondientes para su aprobación por la FMCV.

Toda competición cuyo Reglamento no se reciba en este plazo será considerada como suspendida.

### 01.04.- Control (Título IV del código deportivo)

Un Jurado velará para que el código deportivo y el reglamento particular sean respetados durante la competición.

El Jurado examinará y resolverá todas las reclamaciones que surjan durante la competición.

El Jurado confirmará igualmente los resultados.

La competición estará dirigida por los oficiales que estén en posesión de una licencia FMCV válida.

Todos los oficiales y sus adjuntos están sometidos a la autoridad del Director de Competición, a excepción del JURADO (Presidente y miembros con derecho a voto).

### 01.05.- Trofeos

Cada competición está recompensada con trofeos a los 3 primeros clasificados en cada una de las categorías convocadas.

En las competiciones de más de un día, sólo optarán a los premios los pilotos que se hayan clasificado todos los días de carrera.

### 01.06.- Clasificación

Toda clasificación está basada en el tiempo obtenido.

El piloto que totalice el menor tiempo será el ganador de su clase.

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

1. Debe presentar su máquina a una nueva verificación no antes de su hora prevista de llegada del día, y 120 minutos después de esta hora como máximo.
2. El chasis debe ser el marcado antes de la competición.

Está permitido reconocer las pruebas especiales en bicicleta convencional o eléctrica.

### 01.07.- 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.

## 02.- INSCRIPCIONES

Las inscripciones y el pago de los derechos de inscripción se efectuarán a través de la zona privada de la web de la FMCV ([www.fmcv.org](http://www.fmcv.org))

El importe de las inscripciones se publicará en la página web de la FMCV. ([www.fmcv.org](http://www.fmcv.org))

Los pilotos que deseen verificar la motocicleta el día de la prueba por la mañana, deberán, inexcusablemente, COMUNICARLO POR ESCRITO CUANDO FORMALICE SU INSCRIPCIÓN.

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

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

### 02.01.- Licencias de los pilotos

Podrán participar en este Campeonato los pilotos provistos de una licencia expedida por la FMCV o de la Licencia Homologada por la RFME.

Puntuarán en el Campeonato de la Comunidad Valenciana los pilotos con licencia expedida por la FMCV.

No puntuarán, en el campeonato, los pilotos con licencia o seguro tramitado para una sola prueba.

El piloto respetará en todo momento la legislación vigente sobre tráfico, circulación y seguridad vial, siendo el único responsable penal y civil de cuantas acciones cometa contra dicha legislación en el transcurso de la competición.

### 02.02.- Número de inscripciones

Cualquier competición puede ser anulada si el número de inscripciones recibidas es insuficiente

La organización tiene el derecho de fijar un límite máximo en el número de inscripciones, el cual deberá estar aprobado por la FMCV y publicado en el reglamento particular.

En caso de realizarse demasiadas solicitudes de inscripción, el método de selección debe ser estipulado en el reglamento particular.

Los diez pilotos que estén clasificados en estos campeonatos con el mayor número de puntos, así como los pilotos clasificados entre los diez primeros del campeonato del año anterior, tendrán prioridad de admisión en las competiciones puntuables, siempre y cuando hayan realizado su inscripción en tiempo y forma reglamentaria.

### 02.03.- Fecha de cierre de las inscripciones

El periodo de inscripción queda fijado de la siguiente manera:

- Cuando la prueba sea únicamente puntuable para el Campeonato Comunitat Valenciana, la inscripción **Anticipada** se cerrará a las 23:55 horas del jueves de la semana anterior a la celebración de la prueba. La inscripción **Normal** se cerrará el miércoles de la semana de la prueba, a las 23:55 horas.
- En el caso que estas se disputen juntamente con pruebas del Campeonato de España, las condiciones de los plazos de inscripción serán los mismos que se establecen para estos Campeonatos.
- A partir de la fecha de cierre de la inscripción Normal podrán admitirse nuevas inscripciones en la verificación administrativa de la prueba siempre y cuando lo permita el sistema de configuración del evento (tipo de prueba, horarios, etc.) y/o de cronometraje, siendo necesario para ello la autorización del Jurado de la carrera.
- El importe de la inscripción será el fijado como "**Precio inscripción**", sin ningún tipo de subvención, más 10 EUR extra en concepto de gestión.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la FMCV hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición.

La comunicación deberá efectuarse por correo electrónico.

Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción.

## 03.- MOTOCICLETAS, CILINDRADAS, EDADES

### 03.01.- Clases

Podrán tomar parte en este campeonato únicamente motocicletas documentadas, matriculadas y equipadas según lo dispuesto en el vigente código de circulación español y en los anexos de la RFME y de la FIM, además de los reglamentos técnicos de enduro de la FIM.

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

El piloto deberá entregar a los oficiales situados en la zona de salida 20 minutos antes de su hora de salida teórica la declaración de responsable conforme al Anexo D.

La hora teórica será publicada en [www.fmcv.org](http://www.fmcv.org).

Podrán participar a partir de tener la edad cumplida y acabar el campeonato en curso de la edad máxima.

CATEGORÍA	2t	4t	EDADES - LICENCIAS.
JUNIOR	80 CC. - 250 CC.	175 CC. - 450 CC.	Mayor de 16 años – hasta 23 (Que cumpla los 24 en el año en curso)
SÉNIOR	110 CC. – 300cc.	150 CC. – 450cc.	Mayor de 16 años
SÉNIOR B	110 CC. – 300cc.	150 CC. – 450cc.	Mayor de 24 años- hasta 34 (Que cumpla los 35 en el año en curso)
SÉNIOR C	110 CC. – 300cc.	150 CC. – 450cc.	Mayor de 35 años - hasta 44 (Que cumpla los 45 en el año en curso)
MÁSTER	110 CC. – 300cc.	150 CC. – 450cc.	Mayor de 45 años

FÉMINAS	110 CC. – 300cc.	150 CC. – 450cc.	Mayor de 16 años
AFICIONADO (Sin campeonato)	110 CC. – 300cc.	150 CC. – 450cc.	Licencias Junior 1 Seguros competición 1 evento ASV (mayor de 18 años)

### 03.02.- Iluminación, avisador acústico, velocímetro, matrícula 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, estado en perfecto estado y funcionamiento. Solamente serán admitidas en la verificación las placas de matrícula legales. Estarán fijadas a la aleta de forma fija y definitiva y deberán estar presentes durante toda la competición. Por seguridad, será obligatorio la instalación de un botón de pare en el manillar de la motocicleta.

### 03.03.- Órganos intrínsecos de la motocicleta

#### 03.03.01.-

Durante las Verificaciones Técnicas, las piezas mencionadas al pie podrán ser marcadas con el número del participante, según la descripción siguiente, a fin de asegurar su identificación. El piloto debe presentarse a la verificación con dichas piezas limpias y en un estado óptimo para su marcaje. Las piezas así marcadas deben ser utilizadas durante toda la competición, y deben estar en su lugar en el momento del examen final, sean o no esenciales para el funcionamiento de la motocicleta. La sustitución de elementos originales, o la trasgresión de estas reglas, está totalmente prohibida. La sanción por la violación de estas prescripciones es la Exclusión, a excepción de lo dispuesto en el [Art.- 05.13](#)

#### 03.03.02.-Piezas marcadas

- |                          |   |
|--------------------------|---|
| - Chasis(Sec. principal) | Pintura 1 (Cabezal dirección parte derecha) |
| - -Ruedas                | Pintura 2 (En cada cubo)                    |
| - -Cárter motor          | Pintura 1 (Parte derecha)                   |
| - -Silenciador           | Pintura 1 (En cada silenciador)             |

El marcaje está limitado a estas cinco partes.

#### 03.03.03.- Silencioso

Antes, durante o después del evento habrá montado un sistema de medición para verificar el nivel sonoro de la motocicleta. Las motocicletas que vayan a "escape libre" o con el silencioso roto no podrán continuar. El silencioso debe pasar los controles de nivel sonoro realizados, según los reglamentos técnicos FIM de enduro (sistema de 2 metros), durante las verificaciones técnicas. Se define el silenciador como parte de la motocicleta destinada a atenuar el nivel sonoro del motor. Todas sus partes deberán ser rígidas, sólidas y definitivas. Todo sistema de válvulas instalado en el tubo de escape o silencioso está prohibido. Al final de la manifestación el comisario técnico, bajo la supervisión de un miembro del Jurado, puede controlar el nivel sonoro de cualquier motocicleta. Si la motocicleta, durante este control, supera 2 dB/A el máximo autorizado, el piloto será penalizado con 1 minuto. Para las reparaciones, controles, etc., se aplicará la siguiente regla: El piloto que desee reparar o cambiar la placa-número (delantera) o el silenciador de su máquina, está autorizado a hacerlo en cualquier control horario. El trabajo deberá ser realizado bajo la supervisión de un comisario técnico. Durante la manifestación el comisario técnico, bajo la supervisión de un miembro del Jurado, puede controlar el nivel sonoro de cualquier motocicleta. El tiempo perdido para este control será neutralizado. Si la motocicleta, durante este control, supera 2 dB/A el máximo autorizado, el piloto será penalizado con 1 minuto la primera vez y con la exclusión de la carrera en la segunda ocasión. Cuando una motocicleta no pase el control de nivel sonoro, el piloto debe reparar el problema antes del próximo control horario.

#### 03.03.04.- Nivel sonoro

El nivel sonoro de cada motocicleta será de 94 dB, y verificado conforme a los reglamentos técnicos de la FIM, anexo "Enduro" (sistema de 2 metros, Anexo control sonido), antes que el silenciador sea marcado.

#### 03.03.05.- Ficha de Verificación Técnica

El piloto firmará la ficha de Verificación Técnica, responsabilizándose de la veracidad de lo indicado. En esta ficha debe constar el número de matrícula.

#### 03.03.06.- Cambio de piezas

El piloto está autorizado a cambiar las partes de su motocicleta que no hayan sido marcadas, pero solo puede recibir las piezas de repuesto en todos los controles horarios entre la bandera blanca y la amarilla. Las piezas reemplazadas pueden dejarse en la zona donde se han efectuado las reparaciones. Toda violación de esta regla será considerada como una infracción al [Art. 05.13](#) y comportará la exclusión.

### 03.03.07.- Herramientas

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

El piloto está autorizado a recibir cualquier tipo de ayuda exterior pero solo en los controles horarios autorizados.

Cualquier violación de este artículo será considerada como infracción y el piloto afectado será excluido.

### 03.03.08.- Combustible

El combustible autorizado tiene que estar de acuerdo con la normativa vigente FIM

### 03.03.09.- Manillares

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.

Está prohibido el uso de manillares fabricados en fibra de carbono, kevlar u otros materiales compuestos.

### 03.03.10.- Piñón de ataque

El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.

### 03.03.11.- Soporte

Todas las motocicletas deben estar equipadas con el sistema de sujeción "pata de cabra" con las que han sido homologadas.

### 03.03.12.-Portanúmeros

Los pilotos deberán usar las placas de números facilitadas por la FMCV en el caso que les sean entregadas en la verificación administrativa.

En caso de reproducir dichas placas, se deberán respetar las medidas que se indiquen por parte de la FMCV

## 03.04.- Control de las motocicletas durante la manifestación.

La organización puede verificar en cada control horario, control de paso o salida de prueba especial, una o varias piezas marcadas de cada motocicleta.

Si falta una marca o si existe alguna duda, el oficial responsable de este control horario marcará la parte afectada con un color distinto y, en el control final de la jornada, el director de carrera examinará la máquina y expondrá un informe al Jurado sobre las medidas tomadas.

## 04.-ORGANIZACIÓN GENERAL

### 04.01.- Características de las pruebas

Las carreras puntuables para estos Campeonatos se celebrarán con un mínimo de 2 vueltas, para todas Categorías, convocadas, menos para la categoría Aficionados, que los designará el Club Organizador.

Las categorías Sénior y Junior tendrán los mismos tiempos entre los controles y las mismas vueltas al recorrido.

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

### 04.02.- Sustitución de motocicleta-categoría.

Después de la fecha de cierre de las inscripciones, cualquier cambio en el tipo o la categoría será notificado al pasar las verificaciones administrativas.

### 04.03.-Parque Cerrado

#### 04.03.01.- Descripción

Cada Competición estará organizada bajo régimen de Parque Cerrado, lo que significa que, aparte del tiempo en ruta y el tiempo ocupado cada día antes de la salida, según se prevé en el [Art. 04.07](#) las motocicletas permanecerán depositadas en el mismo.

El Parque Cerrado deberá estar delimitado y cercado a fin de prohibir la entrada a toda persona no acreditada con el justificante facilitado por el organizador.

Deberá estar claramente delimitado y vigilado por un número suficiente de oficiales para asegurarse que ninguna persona no acreditada pueda penetrar en él o tener acceso a las máquinas.

La entrada y la salida, 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.

#### 04.03.02.- Acceso al Parque Cerrado

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 carnet de ruta en el último control horario antes de entrar en el Parque Cerrado, el piloto deberá, sin demora, parar el motor y empujar su motocicleta hacia el interior del mismo.

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.

#### 04.03.03.- Prohibiciones 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

#### 04.03.04.- Prohibición de fumar

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

Ningún participante o acompañante podrá fumar en un evento deportivo.

En un evento de motor existe un riesgo tácito por la manipulación de los carburantes utilizados en los vehículos de competición o de servicios de la prueba.

#### 04.03.05.- Depósito de las motocicletas

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

El uso de equipamiento para cerrar los escapes (tapones, cinta) está prohibido en el parque cerrado.

Las motocicletas en el Parque Cerrado deberán estar equipadas con una pata de cabra

El Organizador de cada carrera entregará una pulsera a cada piloto, y será imprescindible que muestren su pulsera para retirar la motocicleta del Parque Cerrado.

#### 04.03.06.- Eстера medioambiental

En el Parque Cerrado es obligatorio el uso de una estera medioambiental u otro mecanismo efectivo.

**\*Salvo en casos que sea sobre un asfalto ya rodado por otros vehículos.**

Esta estera deberá tener unas medidas mínimas que cubran de eje posterior al anterior de la motocicleta, así como el ancho del manillar de la misma.

#### 04.04.- Zonas de salida

Esta zona se compone de:

- Parque cerrado
- Zona de salida

#### 04.04.01.- Control de accesos Parque cerrado

Un Parque Cerrado es una zona delimitada en la que el acceso está perfectamente controlado por los oficiales.

Su acceso es únicamente autorizado según las disposiciones previstas en el [Art. 04.03.02.](#)

Esta zona deberá tener una entrada y una salida hacia la zona de espera, sin ninguna otra entrada o salida.

#### 04.04.02.- Zona de salida

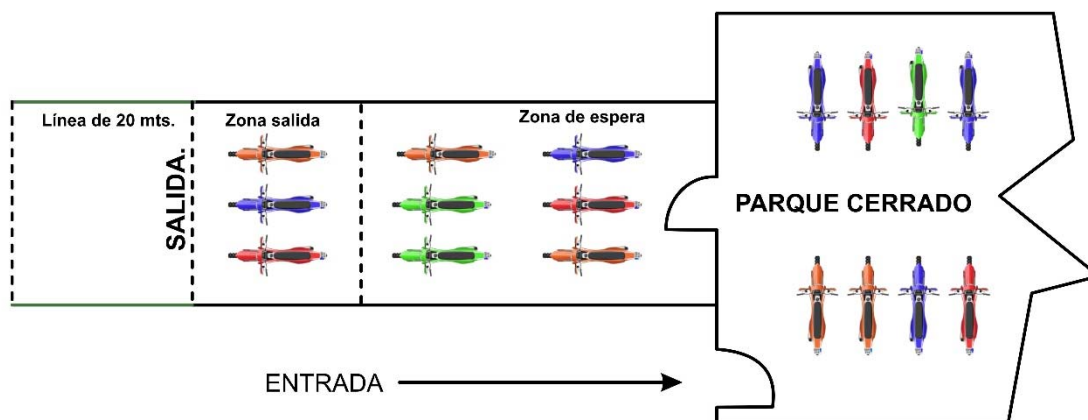
Una zona de salida, perfectamente delimitada, donde los pilotos esperarán la señal de salida y al final de la cual se encuentra la línea de salida.

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.



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



#### 04.04.03.- Depósito de las motocicletas Zona Acotada

Las motocicletas de los pilotos podrán, bajo sus necesidades, depositarlas en la zona acotada a partir del momento de apertura indicada en el horario oficial de la prueba o fijado en el reglamento particular hasta la salida.

Será obligatorio depositar la motocicleta en la zona acotada la mañana de la competición 30 minutos antes del inicio de la prueba, pudiendo aprovechar para la entrega del formulario "Anexo D" sobre la declaración responsable para la verificación técnica.

El límite de hora estará reflejado en el horario oficial.

Si algún participante, por motivos justificados, tuviera problemas para el cumplimiento de esta norma y lo comunicará con tiempo a la organización, se le podrá autorizar a presentarse 5 minutos antes de su salida a carrera.

El incumplimiento de la obligación de depositar la motocicleta en la zona acotada en el horario establecido será penalizado con 2 minutos.

El acceso a la zona acotada está definido en el [Art. 04.03.02.](#)

#### 04.04.04.- Personal autorizado.

Sólo los miembros del Jurado, asistencias acreditadas, así como los representantes y oficiales designados en el reglamento particular pueden tener acceso a la zona de espera.

La organización debe igualmente autorizar el acceso a esta zona de espera a los representantes de la prensa; ella fijará las condiciones limitando su número a fin de no entorpecer el procedimiento de salida.

#### 04.04.05.- Ayuda

No puede prestarse ningún tipo de ayuda en la zona de espera.

#### 04.04.06.- Puesta en marcha

Está prohibido poner en marcha el motor de la motocicleta en la zona de espera.

La penalización por esta infracción es de 1 minuto.

Está igualmente 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.

#### 04.04.07.- Accesos

El acceso a la zona de salida sólo está autorizado a las personas mencionadas en el [Art. 04.03.02](#)

### 04.05.- Orden de salida

El orden de salida de las categorías será el siguiente:

1º Scratch	3º Sénior B	6º Fémias
2º Sénior	4º Sénior C	7º Aficionados
3º Júnior	5º Máster	

#### 04.05.01.- Para la primera carrera:

##### Categorías Sénior, Júnior

Los 12 primeros pilotos de la clasificación Scratch del año anterior entre las 2 categorías, en orden inverso, 2 pilotos por minuto.

A continuación, el resto de pilotos de las clases Sénior y Junior, acorde con la clasificación del campeonato del año anterior de cada clase.

Por último, el resto de pilotos por orden de dorsal, 2 pilotos por minuto.

### Resto de Categorías

Según clasificación del campeonato del año anterior, a razón de 2 pilotos por minuto.  
Los pilotos sin puntos saldrán por orden de dorsal.

#### *04.05.02.- Para el resto de carreras:*

##### Categorías Sénior, Júnior

Saldrán los 12 primeros según la clasificación SCRATCH del año en curso, entre las dos categorías, por orden inverso, 2 pilotos por minuto. A continuación, el resto de pilotos de las clases Sénior y Junior, acorde a la clasificación provisional del año en curso de cada clase. Por último, el resto de pilotos por orden de dorsal.

##### Resto de categorías

Saldrán por orden de la clasificación provisional del campeonato, a razón de 2 pilotos por minuto, los pilotos puntos, saldrán por orden de dorsal dentro de cada categoría.

Cuando otras federaciones hagan puntuable alguna de las carreras tuteladas por la FMCV, el orden de salida de los pilotos participantes de estas federaciones comenzará a partir del 13º.

#### **04.06.- Preparación para la salida**

Cada mañana antes de la competición, los pilotos podrán entrar en el Parque Cerrado, 10 minutos antes del comienzo de la prueba con el fin de desplazar su motocicleta hacia la zona de salida.

En la zona de salida no se podrá ser realizado ningún trabajo en la motocicleta bajo pena de exclusión.

#### *04.06.01.- Normas obligatorias de vestimenta y protección.*

Protección de los ojos

- El piloto deberá llevar colocadas las gafas protectoras en el inicio de todas las especiales.
- Se recomienda el uso del accesorio "Roll Off" en las gafas.

Equipo y vestimenta de protección

La vestimenta mínima obligatoria a emplear por el piloto en todo momento cada vez que éste salga a pista será:

- Botas de cuero o material equivalente de alta resistencia.
- Guantes resistentes.
- Pantalones largos (hasta los tobillos).
- Camiseta de manga larga (con el fin de evitar rasguños, en caso de accidente, los brazos de los pilotos deberán estar enteramente cubiertos por una vestimenta de protección de material apropiado).
- Protector del tórax.

#### **04.07.- Salida**

##### *04.07.01.- Señal salida*

Al comienzo de cada etapa diaria, los pilotos recibirán la señal de salida a la hora exacta que está prevista para cada uno de ellos.

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

##### *04.07.02.- Hora salida*

Si un piloto no está en línea de salida cuando se da la señal para salir, no será penalizado, bajo condición de que traiga su motocicleta a la línea de salida, de ponerla en marcha y de cruzar la segunda línea dentro del minuto que sigue al momento en que le ha dado la señal de salida.

Los pilotos que lleguen con retraso a la línea de salida, serán penalizados con 1 minuto por cada minuto entero de retraso.

El minuto en el que los pilotos lleguen a la línea de salida será considerado como nuevo tiempo de salida y antes que este minuto transcurra, ellos deberán realizar el procedimiento de salida estipulado en el [Art. 05.01.01.](#)

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

##### *04.07.03.- Arranque motocicleta*

Todas las motocicletas deben ser puestas en marcha ya sea con el pedal de arranque o cualquier otro dispositivo eléctrico o mecánico.

Esta maniobra excluye la rotación de la rueda motriz.

Si el motor se para antes que la motocicleta haya cruzado a la segunda línea, el piloto debe volver a ponerla en marcha y pasar esta segunda línea dentro del minuto que sigue a la señal de salida para no ser penalizado.

Un piloto que no cruce la línea de los 20 metros en este minuto que sigue a la señal de salida, será penalizado con 10 segundos.

##### *04.07.04.- Penalizado en salida*

Un piloto que haya sido penalizado por no haber puesto en marcha su motor y cruzar la línea de los 20 metros en el minuto acordado, o que éste se pare entre la línea de salida y la línea de los 20 m., no debe regresar a la zona de salida, sino que está obligado a empujar su motocicleta en la dirección del recorrido y atravesar la línea de los 20 metros a fin de no molestar a los otros pilotos, pudiendo poner su motor en marcha de la manera que él desee, pero realizando esta operación después de la línea de los 20 m.

#### 04.07.05.- Derecho de salida

Un piloto del que se esté examinando el caso y que desee tomar la salida podrá hacerlo, salvo que se lo impidan razones de seguridad. El piloto pierde su derecho a la salida solamente después de la confirmación de su exclusión por el Jurado.

### 04.08.- Repostaje

#### 04.08.01.- Tiempo

No se concede ningún tiempo suplementario para los trabajos de repostaje, que deben hacerse durante el tiempo del recorrido. La normativa referente al carburante y repostaje está establecida en los reglamentos técnicos "Enduro" de la FIM

#### 04.08.02.- Lugar de repostaje

El repostaje solo podrá efectuarse en los puestos oficiales de repostaje indicados por los organizadores y en todos los puestos de control horario en que esté permitido, entre la bandera blanca y la bandera amarilla.

Se requiere el uso de una estera medioambiental u otro mecanismo efectivo, para ser usado donde se realice el repostaje

Cuando se realice el repostaje en la zona de paddock es obligatorio el uso de una estera medioambiental u otro mecanismo efectivo

La sanción por infringir esta norma será de advertencia la primera vez.

En caso de nueva infracción, el piloto será sancionado con 1 minuto.

Si hubiera una tercera infracción, el piloto en cuestión será excluido.

Esta estera deberá tener unas medidas mínimas que cubran de eje posterior al anterior de la motocicleta, así como el ancho del manillar de la misma.

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

En las pruebas de dos días, la zona de repostaje antes del último control horario estará situada en la zona de paddock.

La penalización por haber procedido al repostaje fuera de las zonas designadas y/o por el trabajo efectuado en la motocicleta en una zona de repostaje después de la mesa de control es la exclusión.

#### 04.08.03.- Transporte de carburante

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.

#### 04.08.04.- Engrase cadena

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

#### 04.08.05.- Motor parado

Durante el repostaje el motor debe estar parado.

El hecho de no respetar esta disposición comporta la exclusión.

### 04.09.- Prohibición de recurrir a una fuerza motriz exterior

Durante toda la duración de la competición, una motocicleta no debe ser desplazada de otra manera que, por la acción de su motor, el esfuerzo muscular del piloto o por la acción de una fuerza natural, bajo pena de exclusión.

### 04.10.- Ayuda exterior

Está autorizada cualquier ayuda exterior recibida solo en los controles horarios denominados "con asistencia".

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

En las pruebas de dos días, el cambio de neumáticos solo está autorizado en el último control horario, el primer día, entre las banderas blancas y amarillas, y este trabajo lo deberá realizar el piloto.

### 04.11.- Comunicaciones

Está prohibido a los pilotos, bajo pena de exclusión, hacerse acompañar en el recorrido.

### 04.12.- Abandono

Cualquier piloto que se haya retirado de la competición, está obligado a comunicarlo a la organización, entregando el carnet de ruta a algún oficial de la misma, el no cumplimiento de esta norma supondrá una sanción

En este caso, deberá borrar o sacar las placas porta números y no continuar el itinerario en compañía de otro piloto devolviendo el transponder a la oficina de cronometraje.

### 04.13.- Señalización

#### 04.13.01.- Itinerario

El itinerario oficial, que está prohibido abandonar bajo ningún concepto, estará señalizado, se indicarán los controles horarios en los que esté permitida la asistencia.

Las distancias oficiales deben ser consideradas como exactas.

En las pruebas de dos días, cuyo recorrido sea distinto cada día, se utilizará un color distinto para marcar el recorrido de cada día.

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 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.

#### 04.13.02.- Señalización

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.

#### 04.13.03.- Elementos de señalización

Las muestras de las señales o indicaciones utilizadas para la señalización del recorrido deberán estar expuestas en la zona de salida.



#### 04.14.- 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.

#### 04.15.- 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 FMCV.

#### 04.16.- Secciones impracticables

Si durante el recorrido la dirección de carrera constata que una sección se ha vuelto impracticable o que sus condiciones son tales que no puede ser franqueada sin ayuda exterior ([ver Art. 04.10](#)), se 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.

### 05.- FUNCIONAMIENTO Y CONTROL

#### 05.01.- Controles horarios

Los controles horarios estarán emplazados:

##### 05.01.01.- Salida

En la zona de salida, al comienzo de cada etapa diaria.

##### 05.01.02.- Parque Cerrado

En la entrada del Parque Cerrado, al final de cada etapa diaria.

##### 05.01.03.- Puntos intermedios

En los puntos intermedios elegidos por los organizadores, su emplazamiento, así como el tiempo previsto para hacer el recorrido entre estos puntos, estará indicado en el Carnet de ruta.

Las distancias estarán calculadas y medidas con exactitud en kilómetros.

La distancia entre 2 controles horarios no debe superar los 40 Km. ni ser inferior a 5 Km.

El número máximo de controles horarios con asistencia será de 2 por vuelta, sin contar con la llegada y la salida si la carrera es con un enlace.

Por motivos de seguridad, podrán prepararse controles horarios en los que no esté permitida la asistencia y en los cuales se sustituirán las banderas blancas por banderas blancas con cruz negra.

##### 05.01.04.- Puntos aleatorios

En los puntos elegidos por el club organizador, junto a las pruebas cronometradas.

##### 05.01.05.- Velocidad media

La velocidad media, que tiene que 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), la dirección 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 el rutómetro

## 05.02.- Cronometraje

La toma de tiempos en todos los controles horarios se efectuará en minutos.

El instrumento de cronometraje utilizado debe estar conforme a las prescripciones del Reglamento FIM de "Enduro".

## 05.03.- Carnet de ruta y ficha de controles de paso.

### 05.03.01.- Recepción del carnet

El carnet de ruta, se entregará 10 minutos antes de la salida a cada participante y la ficha de controles de paso para la primera etapa diaria, será entregada durante las verificaciones preliminares.

Para la etapa del segundo día, las fichas se entregarán a los pilotos a la salida del Parque cerrado al final del primer día.

Los pilotos serán responsables de que sus carnets de ruta y fichas de controles de paso estén marcados en todos los controles horarios y controles de paso respectivamente, así como de su buena conservación, llevándolo en un lugar NO expuesto a las inclemencias meteorológicas.

Los carnets de ruta indicarán el tiempo asignado para cada control horario.

### 05.03.02.- Marcaje del carnet

Cualquier piloto que no marque su carnet de ruta en un control horario o que, con la finalidad de engañar a los organizadores, modifique o timbre un marcaje en su carnet de ruta o utilice deliberadamente el carnet de otro piloto, será excluido de la prueba.

El piloto es responsable de la buena conservación del mismo, por lo que habrá de tomar las medidas necesarias para ello.

El Carnet de Ruta que se entregue en mal estado, tendrá una penalización de 10 segundos.

### 05.03.03.- Pérdida del carnet

Cualquier piloto que pierda accidentalmente su carnet de ruta o tira 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 carnet de ruta o la tira de control de paso significará una penalización de 10 segundos.

### 05.03.04.- Omisión control

Cualquier piloto que omita un control horario o un control de paso será excluido.

### 05.03.05.- Conducta en los controles

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.

## 05.04.- Señalización de los controles horarios.

Los controles horarios estarán señalizados con una bandera blanca colocada 200 m. antes de la mesa de control y 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.

## 05.05.- Disposiciones en los controles horarios.

### 05.05.01.- Información horaria

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.

La llegada con adelanto a su hora en el control horario será penalizada con un minuto por cada minuto cumplido.

El piloto, después de pasar la bandera amarilla con su motocicleta, deberá presentar inmediatamente su carnet 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 de la 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.

### 05.05.02.- Final primer día

En las pruebas de dos días, al final del primero, se preverá un control horario sin asistencia (pre-finish) antes de la entrada al control horario final que será siempre de 20 minutos.

## 05.06.- Cálculo 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 anticipado o que sobrepase el tiempo previsto, en función de la hora marcada.

HORA MARCADA = HORA DE SALIDA PARA EL PRÓXIMO CONTROL HORARIO

#### 05.07.-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 (siempre y cuando la prueba no sea puntuable para el campeonato de España en cuyo caso se aplicará lo establecido en el reglamento de la RFME).

Sin embargo, el piloto puede, bajo su propia responsabilidad, continuar la carrera hasta que el dirección de carrera tome la decisión final.

#### 05.08.- 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.

#### 05.09.- Control durante el recorrido

Además de la obligación de hacer marcar su carnet de ruta en todos los controles horarios, el piloto debe hacer marcar en todos los controles de paso durante el recorrido su tira de control.

Estos últimos, que no estarán indicados en el Carnet de Ruta, estarán señalados por banderas azules colocadas a cada lado del itinerario, 50 metros antes del lugar o puesto de control.

A cada control de paso, la organización debe tener una lista de control indicando el orden de paso de todos los pilotos.

Cualquier piloto que no presente un Carnet de ruta o la tira 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.

Se podrá utilizar cualquier sistema electrónico para el seguimiento, localización, control y seguridad de los participantes o para gestionar cualquier otro criterio que se considere necesario para la práctica de este deporte.

#### 05.10.-Pruebas especiales

##### 05.10.01.- Súper test

El mínimo de pruebas especiales en un enduro serán 1 por vuelta.

El lugar y la longitud de estos test deben ser publicados al menos 24 horas antes del desarrollo de dichos test.

Estas pruebas especiales (que pueden ser las mismas cada vuelta), sobre un recorrido de 3 a 5 Km de longitud, ni demasiado difícil ni demasiado peligroso, que estará especialmente marcado para este test.

En las curvas y en todos los emplazamientos peligrosos debe estar prevista una zona de seguridad de una anchura mínima de un metro, en el interior de la cual estará prohibido el acceso al público.

Están prohibidos los entrenamientos en el recorrido preparado para estos test excepto en el caso en el que la FMCV autorice la celebración de cursos para principiantes y/o aficionados el día anterior a la prueba.

Tanto los pilotos como los mochileros asistentes a estos cursos deberán estar en posesión de la licencia o seguro correspondiente.

Cualquier entrenamiento fuera de estos cursos comportará la exclusión.

El piloto debe cruzar la línea de llegada sin pararse y continuar un mínimo de 30 metros, donde podrá parar, para poder posteriormente proseguir el itinerario del recorrido en dirección al control horario siguiente.

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

La FMCV puede programar cursos de pilotaje que se realizarán el día anterior a la prueba, con el fin de promocionar a las categorías de iniciación, así como de dar confianza a los pilotos de categorías superiores para poder afrontar la prueba del día siguiente con una mayor seguridad.

Se utilizarán tramos del recorrido de la prueba que se celebre al día siguiente, incluidos tramos de los test/especiales.

Estos cursos están abiertos al público en general, a los aficionados y a las categorías Sénior C y Máster siempre que los interesados no sean los 5 primeros clasificados del campeonato del año anterior ni estén entre los 5 primeros clasificados del campeonato actual.

La FMCV se reserva el derecho de admisión de pilotos que, debido a su palmarés, sus pretensiones de participar en estos cursos, sean diferentes a los pretendidos, ya que la finalidad es promocionar esta especialidad y no entrenar el recorrido. (Estos cursos NO SON ENTRENAMIENTOS).

##### 05.10.02.- Crono

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

La llegada se hará sin pararse y el piloto, después de haber cruzado la línea de llegada, seguirá el recorrido hasta el próximo control horario.

Estos test no serán en ningún caso pruebas secretas.

Los pilotos tendrán la posibilidad de reconocer el recorrido antes, recorriéndolo a pie, en bicicleta o en la primera vuelta.

El incumplimiento de este punto conllevará la exclusión de la prueba.

Cuando este previsto por el organizador y siempre que se tengan los permisos necesarios por parte de las autoridades competentes, el



día anterior también podrán reconocer el recorrido.

Este tipo de reconocimiento será publicado con tiempo suficiente para que los participantes que quiera utilizar este sistema puedan inscribirse en la WEB de la FMCV.

#### 05.10.03.- Tramo cronometrado

El recorrido debe ser una pista con pasos técnicos.

Debe ser trazado evitando excesiva velocidad.

Pueden ser marcadas chicanes para reducir velocidad.

Los pasos dentro del tramo que puedan tener riesgo para los pilotos deben ser marcados con flechas, señales de peligro y protegidos con balas de paja o protecciones similares.

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

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

Habrán un mínimo de controles situados a lo largo del tramo que garanticen la seguridad de los pilotos.

A fin de evitar posibles entrenos o reconocimientos previos, los tramos cronometrados no podrán ser válido ningún tramo en el que se constate el paso de una motocicleta, no pudiéndose aludir al paso de Marshals o miembros de la organización.

De no cumplirse alguno de estos puntos, el tramo será considerado nulo, no implicando en ningún caso la pérdida de validez de la prueba por no cumplirse en mínimo de pruebas especiales ([Art. 05.10](#)).

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.

Si no es posible, se podrá anunciar incluso en el momento de llegada del piloto al comienzo de la especial.

#### 05.11.-Controles horarios en los test especiales

La salida de una prueba especial, deberá estar lo más cerca posible de la línea de un control horario.

La salida de un test especial debe estar señalada por un cartel "Salida" y el final del test por un cartel "Llegada".

Por otro lado, el recorrido debe estar señalado conforme al [Art 04.13](#)

Un oficial nombrado a tal efecto, dará la señal de salida.

El piloto, después de haber franqueado la línea de llegada, debe continuar el recorrido sin pasarse.

El tiempo realizado por el piloto para efectuar el test especial será registrado en el momento en el que franquee la línea de llegada.

#### 05.12.- Verificación final

En la verificación final o en los 30 minutos que siguen a esta verificación, pueden ser verificados uno o varios motores de motocicletas que hayan finalizado la competición.

Si se demuestra que la cilindrada de un motor sobrepasa el máximo autorizado o cualquier otro dato no corresponde al declarado en la verificación preliminar, el piloto de la máquina en cuestión será excluido.

Los trabajos necesarios para estas comprobaciones son responsabilidad del piloto, que podrá delegar en otra persona.

Desde el momento en que se informa al piloto de que debe desmontar alguna parte de la motocicleta, dispone de media hora para iniciar los trabajos.

Si se sobrepasa esta media hora, el piloto será excluido.

#### 05.13.- Lista de penalizaciones

##### 05.13.01.- Penalizaciones en metálico

<b>05.13.01.01</b>	No comunicar a la organización de la retirada	60€
--------------------	---	-----

##### 05.13.02.- Penalizaciones entiempo

<b>05.13.02.01</b>	No cruzar la línea de los 20 mts. dentro del minuto que sigue a la señal de salida	10 segundos
<b>05.13.02.02</b>	Perdida del carnet de ruta o tira de paso, o carnet en mal estado.	10 segundos
<b>05.13.02.03</b>	Si la motocicleta, durante el control, supera 2 dB/A el máximo autorizado	1 minuto
<b>05.13.02.04</b>	Poner en marcha el motor de la motocicleta en el parque cerrado	1 minuto
<b>05.13.02.05</b>	Poner en marcha el motor antes de la señal de salida	1 minuto
<b>05.13.02.06</b>	Por cada minuto de retraso en la línea de salida	1 minuto
<b>05.13.02.07</b>	Llegada con adelanto al control horario. (Por cada minuto cumplido)	1 minuto
<b>05.13.02.08</b>	Detenerse entre la bandera amarilla y la mesa de control horario	1 minuto
<b>05.13.02.09</b>	Llegada con retraso al control horario. (Por cada minuto cumplido)	1 minuto

##### 05.13.03.- Penalizaciones que comportan la expulsión

<b>05.13.02.09</b>	Llegada con retraso al control horario. (Por cada minuto cumplido)	
<b>05.13.03.01</b>	Superar el nivel sonoro en más + 2 dB/A, por segunda vez	
<b>05.13.03.02</b>	Recibir repuesto fuera de los lugares autorizados	
<b>05.13.03.03</b>	Recibir herramientas fuera de los lugares autorizados	
<b>05.13.03.04</b>	Tocar la motocicleta de cualquier otro piloto dentro del parque cerrado	

05.13.03.05	Tocar su propia motocicleta, salvo para empujarla dentro o fuera del parque cerrado
05.13.03.06	Poner el motor en marcha dentro del parque cerrado
05.13.03.07	Fumar dentro del parque cerrado
05.13.03.08	Trabajar en la motocicleta en la zona de salida antes que se haya dado la señal de salida
05.13.03.09	En el parque cerrado no podrá ser realizado ningún trabajo en la motocicleta
05.13.03.10	Llegar con más de 30 minutos de retraso a la salida
05.13.03.11	Repostar o efectuar reparaciones después de la mesa de control
05.13.03.12	Transportar carburante en depósitos que no esté fijo en la motocicleta
05.13.03.13	Repostar con el motor en marcha
05.13.03.14	Utilizar fuerza motriz exterior
05.13.03.15	La ayuda exterior recibida fuera de las zonas denominadas con asistencia
05.13.03.16	Ser acompañado o acompañar a otro piloto
05.13.03.17	Abandonar, invertir o no respetar el recorrido
05.13.03.18	Infringir el Código de Circulación
05.13.03.19	No marcar o modificar el carnet de ruta de manera deliberada
05.13.03.20	Omitir un control horario
05.13.03.21	No detenerse en un control horario o de paso
05.13.03.22	Llegar a un control horario, con un retraso superior a los 30 minutos
05.13.03.23	No presentar el carnet de ruta completo
05.13.03.24	Entrenar la prueba especial (salvo cursos autorizados por la FMCV)
05.13.03.25	Sobrepasar la cilindrada correspondiente a su categoría
05.13.03.26	No presentarse a la verificación final antes de 30 minutos

## 06.- REGLAMENTACIÓN GENERAL

### 06.01.-Aceptación de las decisiones oficiales

Cualquier piloto está obligado a aceptar todos los resultados, medidas, distancia y decisiones oficiales, y autoriza asimismo a los organizadores a publicarlos de la forma que ellos juzguen más apropiada.

El piloto accede igualmente a que toda publicidad que él haga vinculada a la competición o que sea hecha en su nombre esté conforme con la verdad, sea precisa y que no se preste a equívocos.

El piloto se compromete igualmente a no hacer ninguna publicidad concerniente a los resultados antes de la publicación oficial de la clasificación por los organizadores, y en caso de modificaciones que afecten a la clasificación como consecuencia de reclamaciones o por cualquier otra razón, él no hará aparecer más que la clasificación o los resultados así modificados.

### 06.02.- Solicitudes de aclaraciones

Toda solicitud de aclaración con respecto a los resultados de una de las etapas diarias debe ser dirigida por escrito al director de carrera dentro de los límites de tiempo prescritos en los [Art. 06.03.01](#), [06.03.02](#), [06.03.03](#)

### 06.03.- Reclamaciones

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Competición o al Jurado acompañando a cada reclamación un depósito de 300 €, y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación.

Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado.

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 600 € para las de 2 tiempos.

Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 300 € para las 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado. En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Árbitro, el total del depósito será devuelta al reclamante.

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o tras la decisión del Árbitro subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por este, la pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por este.

En caso de reclamación o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que el Árbitro notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Árbitro la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión.

En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder expresar la intención de presentar recurso de apelación.

La/s pieza/s motivo de litigio será/n precintada/s según lo expresado anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

No podrá efectuarse ninguna reclamación, ni por tanto recurso de apelación, contra las decisiones del Director de Carrera / Árbitro de la Carrera después de una constatación de hechos, por haber impuesto (o no), una sanción de: Una descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de la bandera negra o la bandera negra con círculo naranja.

Caso de una reclamación o sanción contra un piloto que participe en más de una categoría, esta como normal general solo afectará a la categoría relacionada en la misma, salvo las que el Árbitro considere como Graves que afectaran a todas las categorías



#### 06.03.01.- Reclamaciones, tiempo máximo

30 minutos después de la finalización del último piloto de cada clase, si la reclamación concierne a una motocicleta o a un piloto.

#### 06.03.02.- Reclamaciones, tiempo máximo, en pruebas de dos días

12 horas después de la publicación de los resultados provisionales si la reclamación concierne a los resultados del primer día de la competición; pero si la reclamación se refiere al segundo día de la prueba o a un test especial del segundo día, puede hacerse hasta 30 minutos después del anuncio provisional de los resultados.

#### 06.03.03.-Apelaciones

Una hora después de la recepción de la respuesta por escrito del director de carrera a una demanda que le haya sido dirigida conforme al [Art. 06.03](#), no puede hacerse ninguna reclamación contra una decisión del Jurado; sin embargo, en ciertos casos, puede formularse una apelación tal como está previsto en el código deportivo de la FMCV.

#### 06.04.- Recurso de apelación.

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la FMCV, todo concursante, piloto o pasajero, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por los Comisarios Deportivos, ante el Comité de Disciplina de la FMCV.

Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un depósito de 800 €.

El derecho de recurso expira a los quince días, plazos postales comprendidos, después de la fecha de comunicación de la resolución.

#### 06.05.- Reclamación sobre carburantes.

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1.000€ efectuado al Director de Competición o al Árbitro.

Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar los gastos de todos los controles efectuados.

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 700,00 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

La sanción a aplicar por el uso de combustible no autorizado será la DESCLASIFICACIÓN.

Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes.

#### 06.06.- Multas y fianzas de las reclamaciones

Las multas y fianzas se pagarán en efectivo al presidente del Jurado quien tendrá la obligación de [remitirlas lo antes posible a la FMCV](#).

#### 06.07.- Composición del Jurado. Interpretación del Reglamento.

La interpretación del presente reglamento y del reglamento particular es competencia del Jurado, quien tiene igualmente el poder de resolver cualquier otra cuestión no prevista en este reglamento.

##### 06.07.01.- Jurado. Composición.

En todas las competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un presidente y de dos comisarios deportivos.

El presidente del Jurado y un miembro de éste serán nombrados por la FMCV; el otro miembro del Jurado será nombrado por el club organizador.

##### 06.07.02.- El presidente del Jurado

El presidente del Jurado será nombrado por la FMCV. En caso de igualdad de los votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto de su presidente será dirimente.

El presidente del Jurado podrá convocar reuniones abiertas de Jurado, a las que podrán asistir, sin derecho a voto, las siguientes personas:

- El director de carrera.
- El comisario técnico.
- El cronometrador.
- Los miembros de la junta directiva de la FMCV
- El delegado de la FMCV(en el caso de que no sea el presidente del Jurado).
- Todas aquellas personas que sean requeridas por parte del presidente del Jurado.

##### 06.07.03.- El director de la competición

Es nombrado por el club organizador y debe poseer titulación y licencia de director de competición y haber superado el curso organizado por la FMCV para obtener la calificación de director de competición.

Antes de ejercer como director de competición titular, es obligatorio ejercer de adjunto en cualquier otra competición puntuable, anterior a la de su actuación.

## 06.08.- Publicación de los resultados

Los resultados diarios completos deben ser publicados lo más rápidamente posible.

Sin embargo, si esto presenta ciertas dificultades, los tiempos y los puntos atribuidos cada día deben ser publicados antes de la reunión de la tarde del Jurado, y los resultados del día precedente deben ser comunicados a los pilotos antes de que tomen la salida del segundo día.

## 07.- ENTREGA DE PREMIOS

Se celebrará en el lugar y a la hora que determine el club organizador.

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

No significará en ningún caso la pérdida de puntuación por el resultado obtenido.

## 08.- HORARIOS

Los horarios oficiales se publicarán en la página web [www.fmcv.org](http://www.fmcv.org)

## 09.- MÍNIMOS EN LAS COMPETICIONES PUNTUABLES

### 09.01.- Mínimo de participantes.

Cualquier competición puede ser anulada si el número de inscripciones recibidas es insuficiente.

A efectos de la Clasificación General, para que una categoría tenga validez en un evento y se otorguen los puntos determinados en el [Art. 10](#), un mínimo de 3 pilotos con licencia anual tramitada a través de cualquier federación deberá tomar la salida en los entrenamientos cronometrados de esa categoría.

Si no se llega a ese mínimo se otorgará 2 puntos al primer clasificado y, si lo hubiera, 1 punto al segundo, exceptuando las categorías de iniciación y féminas en las que sí se otorgará puntuación.

En el caso de que, en una categoría, no se llegue al mínimo de pilotos participantes en las dos primeras pruebas del Campeonato, esa categoría quedará desconvocada para el resto del año.

Para el Campeonato de Enduro InterOpen puntuarán todos los pilotos con licencia expedida por la FMCV o con licencia homologada expedida por cualquier federación autonómica española.

### 09.02.- Mínimo de competiciones puntuables.

Para que cualquier categoría tenga validez, a efectos de la Clasificación General, deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad de las competiciones puntuables convocadas.

## 10.- CAMPEONATO DE PILOTOS

Se otorgará en cada una de las competiciones la siguiente puntuación por cada día:

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

La suma de puntos obtenida por cada participante, será de mayor a menor para la clasificación general de los Campeonatos.

Serán proclamados Campeones de la Comunidad Valenciana en cada clase los corredores que hayan obtenido mayor número de puntos, Subcampeones los que le sigan en puntuación, y así sucesivamente.

Los casos de empate se resolverán a favor del que haya obtenido mayor número de primeros puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido mayor número de segundos puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido mayor número de terceros puestos, y así sucesivamente, y de persistir el empate, y en último caso, a favor del que tenga la menor suma de penalizaciones en todos los días en que los empatados se hayan clasificado conjuntamente.

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

Los vencedores del campeonato de las categorías Sénior B y Sénior C, no podrán participar en la misma categoría en la temporada siguiente, deberán hacerlo en Sénior A y Sénior B respectivamente.

Los trofeos de este campeonato, otorgados por la Federación de Motociclismo de la Comunidad Valenciana, serán los siguientes para cada categoría:

**COMUNIDAD VALENCIANA:** Sénior Junior Sénior B Sénior C Máster Fémimas

<u>POSICIÓN</u>	<u>TROFEO</u>
Campeón	Diploma
Subcampeón	Diploma
Tercer Clasificado	Diploma

## 11.- CAMPEONATO DE CLUBES Y ESCUDERÍAS

La clasificación por clubes o escuderías solo se convoca en el Campeonato de Enduro de la Comunidad Valenciana. Esta se establecerá, de mayor a menor, sumando la puntuación obtenida en la clasificación final del campeonato por los DOS corredores mejor clasificados de un mismo club o escudería

Al club o escudería vencedor se le expedirá un diploma acreditativo del título obtenido.

## 12.- CAMPEONATO DE MARCAS

La clasificación por marcas solo se convoca en el Campeonato de Enduro de la Comunidad Valenciana.

Para la clasificación de los campeonatos de marcas, se sumarán los puntos como máximo de las DOS motocicletas mejor clasificadas de cada marca con licencia FMCV

A las marcas de motocicletas vencedoras se les expedirá el diploma acreditativo del título obtenido.

## 13.- OBLIGACIONES GENERALES

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

<u>Ambulancias</u>	<u>Obligatorias (Mínimo dos)</u>
<u>Reparto de premios</u>	<u>Al finalizar la prueba</u>
<u>Trofeos</u>	<u>Para los 3 primeros de cada categoría</u>
<u>Verificaciones</u>	<u>El día antes de la prueba</u>
<u>Duchas</u>	<u>Se deberá facilitar el acceso a duchas</u>
<u>Aseos</u>	<u>Se deberá disponer de algún aseo</u>

## 14.- INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

### Artículo Único.

Es competencia de la Junta Directiva de la FMCV. la interpretación ante cualquier duda del presente Reglamento, utilizándose para ello la versión escrita en Lengua Castellana.

En el transcurso del evento, esta atribución está asignada ÚNICAMENTE al Presidente del Jurado o en su defecto al Juez Arbitro.

Cualquier tema no especificado en el presente Reglamento, se regirá por lo estipulado en los Reglamentos del RFME Campeonato de España de Enduro

## ANEXO A

### CONTROL DEL NIVEL SONORO

#### EL MÉTODO DE 2 METROS MÁXIMO

Para llevar a cabo las medidas tomadas para reducir el nivel sonoro a favor del medio ambiente y dentro del marco de la campaña "MONTA EN SILENCIO" se aplicará progresivamente, a partir del 2010, en las disciplinas de "todo terreno", (y en particular en Motocross, Enduro y Carreras en Pistas) un nuevo método de control del nivel sonoro denominado "2 metros máx."

#### ¿EN QUÉ CONSISTE?

El método "2 metros máx." ha puesto en evidencia una buena correlación entre la potencia acústica (LwA) emitida por las motos en plena aceleración, y los niveles de ruido máximos obtenidos cerca de las mismas motos, en parada y con motores acelerados hasta los regímenes de giro máximos.

Las especificaciones técnicas y los medios para que los comisarios técnicos y los oficiales pongan en práctica este nuevo método, están indicados en el artículo de los reglamentos técnicos. Este artículo describirá en detalle el método "2 metros máx.", los niveles sonoros, los útiles indispensables.

Los comisarios técnicos y el **Árbitro** de la prueba solo tendrán en cuenta los niveles sonoros obtenidos con el método "2 metros máx." para decidir la sobre la conformidad de una moto según los niveles sonoros máximos autorizados.

- En Motocross: 95 dB/A a 100m(1)

(1) Se añadirá a estos valores una tolerancia de +5 dB, obtenidos a 100m, en un eje perpendicular a la pista, con un sonómetro calibrado y homologado.

#### PROCEDIMIENTO

El método consistirá no sólo en cuantificar el ruido del escape, si no el ruido global alcanzado por la moto mientras que está en su régimen máximo,

- Reglaje natural en 2T,o
- Régimen de aceleración en 4T.

#### PREPARACIÓN DEL SONÓMETRO

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

#### POSICIONAMIENTO DEL SONÓMETRO Y DE LA MOTO

Los niveles sonoros se medirán con un sonómetro fijo sobre un trípode, en posición horizontal, detrás de la motocicleta. El sonómetro se colocará en la parte trasera de la moto, a una distancia de 2m de la línea central de la moto y a un ángulo de 45º, en el lado del escape, y a 1,35m del suelo. La distancia de 2m se medirá a partir del punto en el que el centro del neumático trasero está en contacto con el suelo.

Es preferible hacer las pruebas sobre una superficie blanda donde el suelo no retumbe, por ejemplo: sobre hierba o grava fina.

El ruido ambiente deberá ser inferior a 95 – 100 dBA.

#### COLOCACIÓN DE LA MOTOCICLETA

Los puntos de referencia:

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

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

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

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

- Una solución para evitarlas sería desacelerar progresivamente.

#### LA MEDICIÓN – REGISTRO DEL NIVEL SONORO.

- Para las motos desprovistas de un limitador de régimen, la aceleración será inferior a 2s.
- Una forma mnemotécnica de contar es: “mil uno, mil dos”, o “1y,2y”.
- Cuando una medida se considera aceptable, se anota el resultado, después reajustar (apretar en el lateral) sobre el ajuste MAX MIN hasta que desaparezca la lectura precedente.
- Volver a apretar la tecla MAX MIN para rearmar el sonómetro.
- Es ahora cuando el sonómetro está preparado para la siguiente medición.
- El punto mejorable de este método es el posible engaño disminuyendo “temporalmente” el régimen máximo alcanzado por:
  - atoramiento en los motores 2T
  - un interruptor programable en el CDI/ECU en motores 2T o 4T

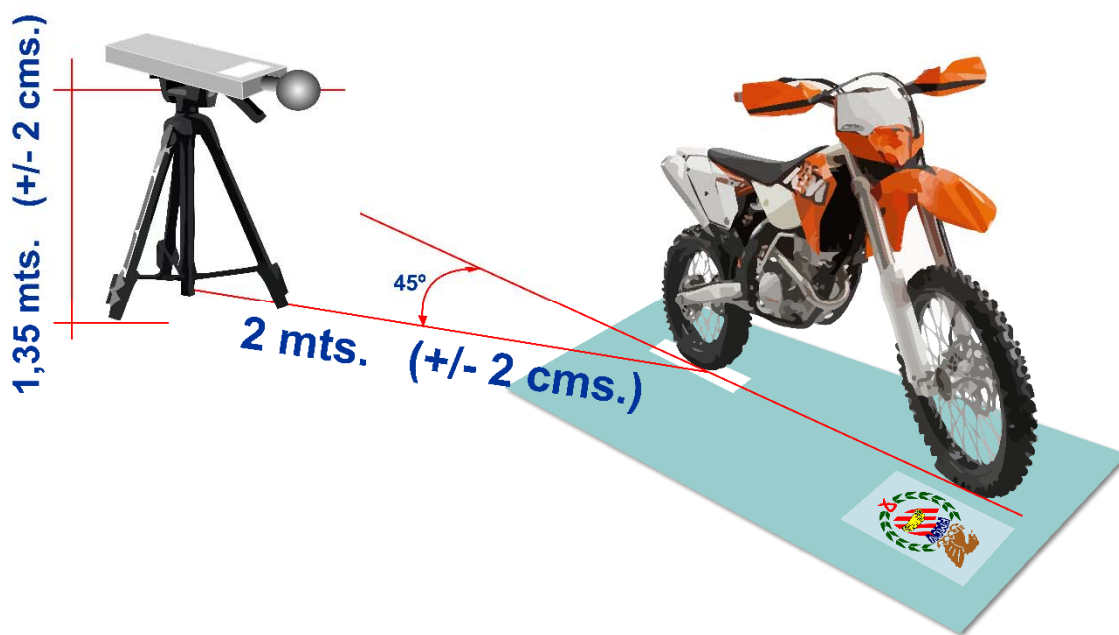
Un régimen notablemente bajo se detecta fácilmente escuchando. En caso de duda, controlar el régimen máximo antes de cortar con un tacómetro.

Los niveles sonoros estarán limitados a 115dB/A

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

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

#### SITUACIÓN MOTOCICLETA - SONÓMETRO





## ANEXO B

### RUEDAS:

#### CARACTERÍSTICAS NEUMÁTICOS DE ENDURO/RAID



Los neumáticos de **ENDURO** derivan de los de Motocross. Están homologados para su uso por vías públicas y disponen de todos los elementos de seguridad y señalización. Tienen un taco menos agresivo y erosivo que los montados para la práctica del Motocross. Su compuesto está mejorado para una mayor resistencia, abrasión y desgaste en el campo. La distribución y geometría de los tacos optimizan la tracción de la motocicleta y el frenado. Como los anteriores, este tipo de neumáticos deben cumplir todas las normas de homologación y leyes estatales y Europeas. Además, pueden estar autorizados por la FIM (Federación Internacional de Motociclismo) para su uso en competición

Los neumáticos tipo **RAID** son derivados de los de Enduro pero modificando sus características para aumentar su durabilidad. Proporciona una excelente tracción en terrenos muy diferentes y un agarre superior en curvas.

Se trata de un neumático muy versátil para todo tipo de terrenos con una perfecta durabilidad garantizada.

Sin duda decir que den de cumplir las normativas vigentes en el país donde circulen de calidad y homologación.

Este neumático no lleva las siglas FIM.

En estos neumáticos aparecen las siglas “E” (acompañada del número de identificación del país), “DOT” o “FIM” que los autoriza a circular.

Nunca estarán las siglas que solo valen para la competición (NHU, NHS o Only for competition)

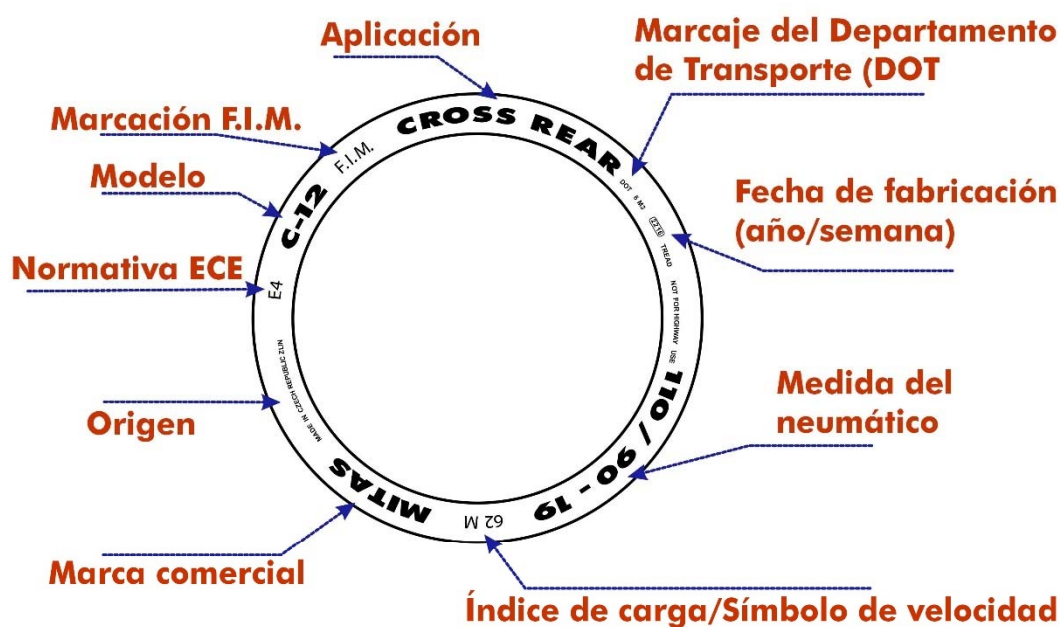


TRIAL	ENDURO	TRAIL	MOTOCROSS
			
son aptos para la circulación	son aptos para la circulación	son aptos para la circulación	no son aptos para la circulación

Este tipo de neumáticos son válidos si llevan alguna de estas marcas: **“E?” “DOT” “F.I.M.”**

Este tipo de neumáticos **NO** son válidos si llevan esta marca: **N.H.U. / N.H.S. Only for competition**

# LECTURA DE NEUMÁTICOS



## ANEXO C

### DORSALES:

Números de Dorsal.

En cada prueba del Campeonato se les asignará un dorsal.

Los dorsales 1,2 y 3 no podrán ser adjudicados a ningún otro piloto en caso de que el titular de los mismos solicitase otro distinto.

El piloto vigente Campeón, en el caso de no utilizar el nº 1, podrá llevar en el frontal de su motocicleta su número de dorsal elegido con fondo amarillo y numero color negro.

En el caso de que la FMCV disponga de Sponsor Oficial, ésta se reserva el derecho de utilización publicitaria en los dorsales

Las placas portanúmeros deberán ser de color blanco y llevar incorporados los números de dorsal del piloto de color negro.

Además de la Placa frontal debe de haber una placa a cada lado de la motocicleta, las cuales, deben estar fijas y de manera bien visible y no deben ser tapadas por el piloto cuando éste se encuentre sobre la motocicleta en posición de conducir.

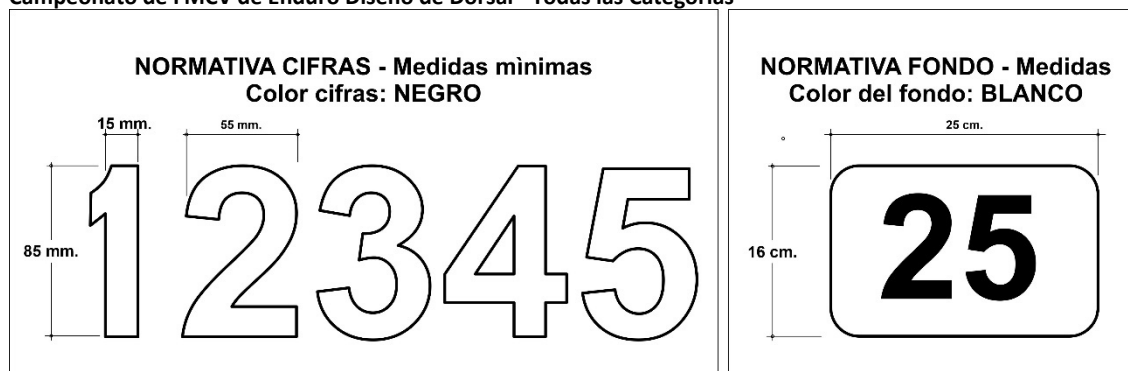
Las dimensiones mínimas de las cifras deben ser:

- Altura: 85 mm.
- Ancho: 55 mm.
- Ancho del trazo: 15 mm.
- Espacio entre cifras: 15mm.

Porta números laterales.

Debe haber una placa a cada lado de la motocicleta, las cuales, deben estar fijas y de manera bien visible y no deben ser tapadas por el piloto cuando éste se encuentre sobre la motocicleta en posición de conducir.

#### Campeonato de FMCV de Enduro Diseño de Dorsal - Todas las Categorías



En caso de controversia con el diseño del dorsal o las cifras, el Comisario Técnico decidirá sobre el mismo, y en caso necesario entregará al piloto un nuevo juego.