

Reglamento Campeonato Latinoamericano de Enduro

2015

FIM LATÍN AMÉRICA

END 1 GENERALIDADES 5
END 1.1 Generalidades 5
END 1.2 Recorrido 5
END 1.3 Publicación del Reglamento Particular (RP) 5
END 1.4 Jurisdicción 5
END 1.4.1 Licencias FIM/FIM Latin America para oficiales del evento 6
END 1.4.2 Jurado Internacional 6
END 1.4.3 El Presidente del Jurado 6
END 1.4.4 Atribuciones del Presidente del Jurado 6
END 1.4.5 Atribuciones del Jurado Internacional 7
END 1.4.6 Procedimiento en las reuniones de Jurado 7
END 1.5 Delegado FMN y representantes de equipo (Team Manager) 7
END 1.6 Falta de respeto hacia las autoridades del evento 8
END 1.7 Premiaciones 8
END 1.8 Clasificación para el campeonato 8
END 1.9 Puntuación para el campeonato 8
END 1.10 Detención prematura de un evento 9

END 2 Competidores 9
END 2.1 Licencias 9
END 2.2 Número de competidores 9
END 2.3 Cierre de inscripciones 10

END 3 Clasificación y Especificación de las Motocicletas 10
END 3.1 Clases 10
END 3.2 Equipos ópticos, acústicos y velocímetro 10
END 3.3 Partes esenciales de las motocicletas 10
END 3.3.1 Partes marcadas 10
END 3.3.2 Los silenciadores 11
END 3.3.3 Planilla de conformidad 12
END 3.3.4 Nivel de ruido 12
END 3.3.5 Cambio de partes no marcadas 12
END 3.3.6 Reparaciones y trabajos sobre la moto 12
END 3.4 Control de las motocicletas durante el evento 12

END 4 Organización General 13
END 4.1 Cambio de motocicleta 13
END 4.2 Parque cerrado (PC) 13
END 4.3 Área de salida 13
END 4.4 Orden de salida 13
END 4.5 Preparación para la salida 15
END 4.6 Salida 15
END 4.7 Abastecimientos 16
END 4.8 Fuerza motriz externa 16
END 4.9 Asistencia externa 17

END 4.10 Contactos no autorizados 17
END 4.11 Retiros 17
END 4.12 Marcaje de la ruta 17

END 5 Funcionamiento y Control 18
END 5.1 Controles horarios (CH) 18
END 5.2 Cronometraje (Instrumentos) 18
END 5.3 Tarjeta de control y rutómetro 19
END 5.4 Indicación de los controles horarios (CH) 20
END 5.5 Procedimiento a los controles horarios 20
END 5.6 Calculo de las penalizaciones a los controles horarios 20
END 5.7 Tiempo máximo 20
END 5.8 Reclamo de tolerancia especial 20
END 5.9 Controles de paso (CP) 20
END 5.10 Pruebas especiales (PE) 21
END 5.10.1 Prueba especial tipo "Cross Test" 21
END 5.10.2 Prueba Especial tipo "Enduro Test" 22
END 5.10.3 Prueba Especial tipo "Prueba Extrema" 22
END 5.10.4 Clasificación en las pruebas especiales 22
END 5.11 Controles horarios ubicados antes de las pruebas especiales 22
END 5.12 Revisión final 23
END 5.13 Listado de penalizaciones 23
END 5.14 Pruebas especiales 23
END 5.15 Exclusión 24

END 6 Reglas Generales 24
END 6.1 Aceptación de las decisiones Oficiales 24
END 6.2 Solicitud de explicaciones 25
END 6.3 Reclamos 25
END 6.4 Multas y depósitos para reclamos 25
END 6.5 Interpretación de los reglamentos 25
END 6.6 Publicación de los resultados 25

Anexo 1: Normas FIM Latin America/FIM para Organizadores de Eventos Validos para el Campeonato Latino Americano de Enduro 26

A. CONTROLES HORARIOS 26
B. PRUEBAS ESPECIALES 26
C. SEÑALIZACIÓN EN LAS CARRETERAS 26
D. ÁREA DE SALIDA 26
E. PADDOCK 26
F. ÁREA DE PRÁCTICA 27
G. ESTACIONAMIENTOS PARA PRENSA, JURADO Y DIRECTORES 27
H. SALON DEL JURADO 27
I. SALON DE PRENSA 27
J. LISTADO DE HOTELES 27
K. RESULTADOS 27
L. PREMIACIONES 27
M. CEREMONIA DE PREMIACIÓN 27
N. PREMIACIÓN SIMBOLICA AL ÚLTIMO EVENTO DEL CAMPEONATO 27
O. INSTRUCCIONES PARA LA ASISTENCIA 28
P. OFICIALES INVITADOS 28

Anexo 2: GUIA PARA REDACTAR EL "REGLAMENTO PARTICULAR "EN LOS EVENTOS DELCAMPEONATO LATINO AMERICANO DE ENDURO 34

END 1 GENERALIDADES

END 1.1 Generalidades

La FIM Latin América, ha establecido el Campeonato Latinoamericano de Enduro, acorde con los reglamentos del código deportivo de la FIM.

Cada evento se desarrollará en dos o mas días de competencia y el propósito de este tipo de eventos es el de poner a prueba la confiabilidad de las motocicletas y la habilidad de los pilotos participantes, los cuales deberán cubrir la totalidad de la prueba bajo las condiciones impuestas.

Cada evento prevé, además, una clasificación absoluta (sin tener en cuenta las clases) y una clasificación de equipos nacionales.

END 1.2 Recorrido

El recorrido deberá ser practicable en cualquier condición atmosférica por las motocicletas debidamente equipadas y homologadas para este tipo de competencia. La duración diaria del recorrido debe ser entre seis y siete horas treinta minutos, incluyendo los quince minutos de la última etapa. En caso de que haya varias Pruebas puntuables para el Campeonato Latino Americano durante el año en curso, la competencia tendrá una duración de dos días. El recorrido deberá tener un mínimo de dos vueltas por día. La dirección del recorrido podrá ser la misma para ambos días.

Las P.E. del segundo día podrán ser cronometradas desde la primera vuelta.

En el caso de que solo haya un país sede para el Campeonato Latinoamericano, la CE de la FIM Latin América, podrá permitir la extensión de la prueba a tres días, para lo cual se realizará el último día un recorrido mas corto y una prueba final (Cross Test) en formato ISDE.

Por razones de seguridad, el organizador deberá prever la posibilidad de que cada FMN participante tenga la oportunidad de inspeccionar el recorrido enviando un piloto que no participará en el evento con una motocicleta, bajo la supervisión del organizador.

El organizador deberá tener en consideración los consejos o comentarios de estos inspectores.

END 1.3 Publicación del Reglamento Particular(RP)

El Reglamento Particular (R.P.) deberá de contener toda la información detallada sobre el recorrido, la velocidad promedio, las condiciones de seguridad, el costo de las inscripciones, etc. Se anexa un modelo de R.P. al final de este documento.

END 1.4 Jurisdicción

Cada evento será supervisado por un Jurado Internacional compuesto por un Presidente y dos miembros en conformidad con las disposiciones del Art. 50.2 del Código Deportivo de la FIM Latin America/FIM.

Si un reporte del Jurado asevera que un evento no se rigió por las reglas de la FIM Latin America/FIM es posible, según decisión del CER de infringir una multa de hasta el doble de la cuota de inscripción.

Un representante, poseedor de una licencia FIM Latin America /FIM de marcas, elegido por los representantes de las marcas inscritas, será admitido como observador en la primera reunión del Jurado.

END 1.4.1 Licencias FIM/FIM Latin America para oficiales del evento

Los siguientes oficiales deberán poseer una licencia FIM/FIM Latin America:

- Presidente y miembros del Jurado Internacional
- Los delegados de las FMN concurrentes al evento
- Director de Carrera
- El Oficial Medico (CMO)
- El oficial técnico designado por la FMNR
- El Oficial de Medio Ambiente
- El Cronometrista

END 1.4.2 Jurado Internacional

El Presidente del Jurado, y un miembro del mismo serán nombrados por la FIM Latin America.

El segundo Miembro del Jurado y otros oficiales de carrera serán nombrados por la FMNR con la aprobación de la FIM Latin America. Si la FNMR no tiene otros oficiales con Licencia FIM/FIM Latin America, deben ser traídos de otra FMN con la aprobación de la CEN FIM Latin America y la Comisión extradeportiva en cuestión

Solo el Presidente y los dos miembros del Jurado tienen derecho a voto.

Las siguientes personas tienen derecho a asistir a las reuniones del Jurado:

- El Director de Carrera
- El Oficial Técnico
- El Oficial de Medio Ambiente
- El Oficial Medico (CMO)
- El Cronometrista
- Cada FMN tiene derecho a nominar un delegado para asistir a las reuniones del Jurado Internacional.

END 1.4.3 El Presidente del Jurado

El Presidente del Jurado será nombrado por la FIM Latin America.

Deberá asegurarse de que las decisiones del Jurado Internacional estén acordes con el Código Deportivo, con los Reglamentos de la FIM Latin America y el Reglamento Particular del Evento.

También determinará la duración de las reuniones del Jurado y, si es necesario, convocar a reuniones extraordinarias.

El Presidente del Jurado tendrá la potestad de invitar a otras personas a las reuniones si lo considera necesario para el desarrollo del evento. Estas personas no tienen derecho a voto.

END 1.4.4 Atribuciones del Presidente del Jurado

El Presidente convocara a una reunión al inicio del Evento, y durante la misma se aprobará y notificará de los siguientes aspectos:

- Modificaciones, si las hay, en el RP después de abierto el periodo de inscripción, verificando que los participantes sean informados de los mismos.
- Verificar que los pilotos participantes, oficiales y personas involucradas en el evento, sean poseedoras de las respectivas licencias de acuerdo al presente reglamento.

- Verificar las medidas de seguridad del Evento y cualquier modificación que considere pertinente para mejorar la seguridad de la competencia.
- Verificar los permisos otorgados por las autoridades competentes y la póliza de seguro a terceros suministrada por el organizador.

Al final de cada día de competencia, el Presidente convocará una reunión para oír el reporte del Director de Carrera, el Secretario del Jurado y otros oficiales que considere necesario, y deberá firmar la clasificación oficial del día junto con el Director de Carrera. También deberá firmar la minuta del día.

END 1.4.5 Atribuciones del Jurado Internacional

El Jurado Internacional ejerce el control supremo del evento, pero solo en lo que respecta al Reglamento y Regulaciones de la FIM Latin America, y del R.P. En consecuencia, los miembros del Jurado solo son responsables ante la FIM Latin America. Son responsables del lado deportivo del evento que se está desarrollando. Cualquier responsabilidad civil y legal recae en el Organizador. El Jurado Internacional no esta autorizado para alterar o complementar los reglamentos, pero puede tomar decisiones en los siguientes casos excepcionales:

- El Jurado Internacional es el único órgano autorizado para decidir sobre cualquier protesta que pueda causarse durante el evento, la cual podrá ser apelada de acuerdo a los procedimientos establecidos por el Reglamento FIM Latin America de Enduro.
- El Jurado Internacional, podrá, por su propia iniciativa o a pedido del Organizador o el Director de Carrera, retrasar la partida de la competencia, finalizarla prematuramente o cancelar parcial o totalmente el evento debido a razones de extrema seguridad o cualquier otra razón de fuerza mayor.

END 1.4.6 Procedimiento en las reuniones de Jurado

Las decisiones del Jurado estarán basadas en mayoría simple. En caso de empate, el Presidente ejercitará su voto para decidir la votación. Todas las decisiones del Jurado deberán ser publicadas lo más pronto posible. Las minutas de Jurado deberán estar firmadas por el Presidente y los miembros del Jurado. Una copia de las mismas deberá ser enviada dentro de las siguientes 72 horas a la Secretaría Ejecutiva de la FIM Latin America. En ellas deberán detallarse todas las penalidades impuestas, las decisiones tomadas sobre las protestas presentadas, detalles de

cualquier accidente que ocurra, posibles irregularidades observadas, y la opinión del jurado sobre el éxito de la competencia, y cualquier otro aspecto que considere que deba ser señalado.

END 1.5 Delegado FMN y representantes de equipo (TeamManager)

A cada FMN participante en un evento válido para el Campeonato Latino Americano de Enduro le será permitido designar un Delegado para participar en las reuniones del Jurado, el cual deberá portar una licencia FIM Latin America o FIM de Director de Carrera u Oficial Deportivo (Sporting Steward). El Delegado representará a su FMN y sus pilotos.

Estará autorizado para:

- Participar como observador en las reuniones de Jurado.
- Recibir documentos, incluidas las minutas del Jurado.
- Plantear sus observaciones al Jurado Internacional.

Las FMN también podrán nombrar un Team Manager o representante, por cada tres pilotos inscritos. El Team Manager será el portavoz de los pilotos y representará sus intereses durante la competencia. No estará autorizado para asistir a las reuniones de Jurado.

END 1.6 Falta de respeto hacia las autoridades del evento

Las inquietudes, reclamos o protestas de los pilotos, deben ser planteadas a la organización a través de su Team Manager, y este a su vez a través de su delegado el cual participa de las reuniones de Jurado. No se aceptarán faltas de respeto hacia los jueces, comisarios técnicos y deportivos, Director de Carrera y Jurado Internacional. A la primera ofensa se le hará una amonestación verbal al piloto, a la segunda ofensa se le sancionará con la exclusión del evento. Las faltas de respeto por parte del Team Manager, delegado o cualquier otro integrante del equipo nacional, recaerán sobre el piloto en cuestión.

END 1.7 Premiaciones

Los siguientes reconocimientos serán otorgados para cada clase:

- Primer lugar 1 medalla de oro o trofeo.
- Segundo lugar 1 medalla de plata o trofeo.
- Tercer lugar 1 medalla de bronce o trofeo.

Para el ganador de la clasificación absoluta o general (scratch) se le hará entrega de una medalla de oro o trofeo.

Una placa **o trofeo** será el premio para el país que al final del campeonato haya obtenido la mayor puntuación.

END 1.8 Clasificación para el Campeonato

Las clasificaciones se basarán en los puntos obtenidos de acuerdo al Art. 15.13. El piloto con el menor número de puntos, será el ganador de su clase.

Él número de puntos obtenido según el Art. 15.13, al mismo tiempo será definitivo para la clasificación absoluta o general (sin tomar en cuenta las clases).

END 1.9 Puntuación para el Campeonato

A los **quince pilotos mejor clasificados en cada clase** y los **quince pilotos mejor clasificados en la clasificación absoluta** o general recibirán los puntos de acuerdo a la siguiente tabla por cada día de competencia:

Puntaje	Lugar	Puntaje	Lugar
20	**01**	**7**	**09**
17	**02**	**6**	**10**
15	**03**	**5**	**11**
13	**04**	**4**	**12**
11	**05**	**3**	**13**
10	**06**	**2**	**14**
9	**07**	1	15
8	**08**		

Durante el campeonato, si un piloto hubiera ya obtenido puntos en una clase, no le será permitido cambiar de clase.

Los equipos nacionales serán integrados por pilotos poseedores del pasaporte del país que representan, podrán ser compuestos por un máximo de tres pilotos, de los cuales se tomaran en

consideración los dos mejores clasificados. Para poder clasificar un equipo, deberán clasificar por lo menos dos pilotos con o sin puntos. En cada evento, cada FMN podrá inscribir un solo equipo aunque puede variar los pilotos en cada jornada de competencia.

Al piloto que no clasificase en el primer día de un evento le será permitida la salida del segundo día siempre y cuando cumpla con las siguientes condiciones:

1. Deberá presentar su motocicleta al control final del primer día en los siguientes límites de tiempo: no más temprano de su horario teórico y no más tarde de 90 minutos después de esta hora teórica.
2. El chasis deberá ser el mismo marcado en las operaciones preliminares (Art. 3.3.1)
3. La motocicleta será sometida a un chequeo técnico completo incluyendo el test fonométrico según los Artículos. 3.1, 3.2, 3.3.
4. Los pilotos descalificados por el Director de Carrera podrán proceder según los puntos 1, 2 y 3 arriba citados y esperar la confirmación del Jurado (Art. 4.6).

El piloto que haya obtenido el mayor numero de puntos positivos en las competencias válidas para el Campeonato Latino Americano de Enduro, será el Campeón Latino Americano de Enduro en su clase. Además, el piloto que haya acumulado más puntos en la sumatoria de la clasificación absoluta
(scratch) de las competencias, será declarado Campeón Absoluto Latino Americano.

En caso de empates en los resultados de un día de competencias, los pilotos en cuestión recibirán

los puntos de su posición. El siguiente clasificado recibirá los puntos de su posición real.

Ejemplo:

Piloto A = 1700 puntos, Piloto B = 1700 puntos, Piloto C = 1800 puntos

Piloto A = 1°, Piloto B = 1°, Piloto C = 3°

END 1.10 Detención prematura de un evento

Si un evento es interrumpido por el Director de Carrera, este no podrá ser repetido.

Si un evento es interrumpido antes de que la mayoría de los pilotos haya completado por lo menos la mitad de la competencia, este será declarado nulo (no válido).

Si un evento es interrumpido después que la mayoría de los pilotos haya completado mas de la mitad de la competencia, el Jurado decidirá si declarar valido el evento y que puntuaciones asignar al mismo.

END 2 COMPETIDORES

END 2.1 Licencias

Cada piloto inscrito debe poseer una licencia FIM Latin America/FIM válida (de acuerdo al Art. 70.4 del Código Deportivo. En caso de que la Licencia sea FIM, deberá será la Anual del EWC.

END 2.2 Número de competidores

El evento puede ser cancelados si él número de los participantes es insuficiente.

El organizador está también autorizado a fijar (si lo considerara necesario) un número máximo de participantes; dicho número máximo deberá estar publicado en el R.P.

Si hubiesen demasiados pilotos inscritos, el método usado para seleccionar dichos pilotos deberá de estar descrito en el R.P. Tendrán prioridad los pilotos que ya hubiesen obtenido puntos en previos eventos del corriente campeonato y a los pilotos que estuvieron clasificados entre los primeros seis de cada clase del año anterior.

END 2.3 Cierre de inscripciones

Las inscripciones deberán ser tramitadas a través de las FMN y ser entregadas al menos quince días previos al evento.

END 3 CLASIFICACIÓN Y ESPECIFICACIÓN DE LAS MOTOCICLETAS

END 3.1 Clases

Motocicletas pertenecientes a clases de la Categoría 1, Grupo A1, pueden participar en este campeonato.

Las clases del Campeonato Latino Americano de Enduro son:

- E1 - Hasta 125 cc 2 tiempos - hasta 250 cc 4 tiempos
- E2 - De 175 cc a 250 cc 2 tiempos - 251cc a 450cc 4 tiempos
- E3 - Más de 250cc 2 tiempos - Más de 450cc 4 tiempos
- JUNIOR - Pilotos con menos de 23 años, sin restricción de cilindrada.
- MASTER - Pilotos con 38 años cumplidos en adelante sin restricción de cilindrada (Open).

Durante el Campeonato, si un piloto hubiese ya obtenido puntos en una clase, no le será permitido
cambiar de clase.

END 3.2 Equipos ópticos,acústicos y velocímetro

Cada motocicleta inscrita deberá durante toda la competencia cumplir con las leyes de la Convención Internacional de Viena de 1968.

El diámetro mínimo del faro delantero debe ser de 100 mm o de equivalente superficie cuando este no sea redondo. Los faros delanteros no podrán ser elementos improvisados sujetos a la motocicleta. La luz trasera también es obligatoria **pero no es necesaria la luz de freno.**

Cuando aplique, la placa de identificación de la motocicleta deberá estar firmemente fijada al guardafangos trasero y no escrita directamente en él. Deberá estar hecha de material flexible y no cortante posiblemente no sobresaliente del guardafangos trasero.

Con el motor encendido, todo el equipo que consume electricidad, deberá estar simultáneamente alimentado y funcionando por la electricidad producida por el generador.

END 3.3 Partes esenciales de las motocicletas

END 3.3.1 Partes marcadas

En las operaciones preliminares (Inspección Técnica, cuyos detalles aparecerán en el R.P.) las partes descritas a continuación deberán ser marcadas de tal forma que se facilite su identificación. Las partes marcadas deberán ser usadas durante toda la competencia y deberán permanecer en la motocicleta hasta la verificación final aunque no sean esenciales para el correcto funcionamiento de la misma.

La substitución de los componentes originales o el pasar por alto a este reglamento está estrictamente prohibida. La penalidad por violar estas disposiciones es la exclusión excepto para el Art. 3.3.2.

Partes	Marcaje	Cantidad	Ubicación de la marca
Porta número delantero	Pintura*	1	
Chasis (sección principal)	Pintura*	1	A la derecha del eje de la dirección
Ruedas (manzanas)	Pintura*	2	Lado derecho
Cárter motor (central)	Pintura*	1	Lado derecho
Silenciador	Pintura*	1	

* Ó adhesivo no removible (destructible)

El marcaje está limitado solamente a estas seis partes.

El fondo de los números será de color rojo y los números de color blanco para todas las categorías.

Aunque el porta número delantero podrá ser cambiado, en caso de romperse, deberá ser marcado con una diferente pintura al C.H. (control horario) siguiente a su substitución.

END 3.3.2 Los silenciadores

Los silenciadores deberán aprobar el test fonométrico en las operaciones preliminares y serán marcados por el organizador. Para este test la entrada de aire a la caja del filtro no podrá estar obstruida ni total ni parcialmente (esponjas, trapos etc.). Cualquier tipo de válvula en el sistema de escape está prohibida. Durante el evento (incluyendo antes de la entrada al P.C.), el Comisario Técnico encargado, bajo la supervisión de un Miembro del Jurado, podrá chequear cualquier motocicleta. Si durante este test la motocicleta examinada excede de 2 dB/A el nivel máximo permitido, el piloto será penalizado con 60 segundos la primera vez y descalificado del día de competencia a la segunda ofensa. Si una motocicleta excede el nivel máximo de ruido, el piloto deberá solventar este problema antes
del siguiente test de sonido so pena de descalificación. La pintura usada para el marcaje de las manzanas, silenciador y cárter motor deberá ser resistente al calor. Para reparaciones, controles etc. regirá lo siguiente:

Un piloto que desee reparar o cambiar el silenciador de su motocicleta podrá hacerlo al final del primer día, después del último C.H. y antes de entrar al parque cerrado. El trabajo deberá ser efectuado bajo la supervisión de un oficial. Al piloto le será concedido un tiempo extra de 30 minutos para realizar dicho trabajo. Lo mismo se aplica a los pilotos que por cualquier razón, les haya sido impuesto por el Director de Carrera de realizar un test fonométrico.

Los pilotos podrán pedir que se les efectúe cualquier cantidad de pruebas fonométricas durante estos 30 minutos.

Después de haberse cumplidos los 30 minutos, se les pedirá al piloto que se presente al oficial encargado de llevar a cabo el test fonométrico, y si el nivel de ruido está por encima del estándar requerido, no le será permitido salir el día siguiente.

Si el silenciador es cambiado durante el día, deberá ser marcado al C.H. siguiente de haber

efectuado el cambio, con una pintura diferente. Al final del día se efectuará un control fonométrico y de resultar conforme se marcará con la pintura oficial. En caso contrario el piloto será excluido.

El nivel máximo de ruido permitido sin penalización es de 114 db + 2 db. La penalización por exceder este nivel máximo es la siguiente:

- 115 db - 10 puntos de penalización por día.
- 116/7 db - 20 puntos de penalización por día.
- 118/19 db - 30 puntos de penalización por día.
- 120 db en adelante - No podrá participar de la competencia.

END 3.3.3 Planilla de conformidad

Durante las inspecciones preliminares antes del ingreso al parque cerrado (P.C), el piloto firmará una planilla de conformidad de marcaje certificando estar de acuerdo con el marcaje efectuado a su motocicleta. La planilla deberá indicar él número de chasis.

END 3.3.4 Nivel de ruido

Antes de marcar el silenciador, el nivel de ruido de cada motocicleta deberá haber sido medido acorde al **Reglamento Técnico de la FIM Articulo 01.79 Apéndice de ‘‘Enduro” del Sistema 2 metros max..**

END 3.3.5 Cambio de partes no marcadas

Un piloto puede cambiar cualquier parte que no esté marcada, pero podrá recibir repuestos solamente en el Parque de Trabajo y en todos los C.H. entre las banderas blancas y amarillas (exceptuados los C.H. sin asistencia). Las partes usadas deberán ser dejadas en el área donde las reparaciones fueron efectuadas. El incumplimiento de esta regla será considerado una violación del Art. 4.10 (contactos no autorizados) y será penalizado con la exclusión. En el último C.H. del día (Pre- finish) está prohibido efectuar cualquier reparación con herramienta o refacciones proporcionadas por terceros o abastecer de combustible. La no observancia de esta regla acarreará la exclusión del piloto. (Excepto por el Art. 3.3.2).

END 3.3.6 Reparaciones y trabajos sobre la moto

El piloto podrá recibir herramientas en cualquier lugar, pero solamente el piloto podrá efectuar las reparaciones a su motocicleta durante el recorrido. Herramientas eléctricas o de aire impulsadas con conexiones remotas no están permitidas. Aunque herramientas impulsadas por energía auto contenida (operada por pilas) están permitidas. Está absolutamente prohibida la asistencia externa, a excepción de la autorizada como lo especificado en los Art. 4.9.

END 3.4 Control de las motocicletas durante el evento

El organizador o el Jurado Internacional podrán chequear en cada C.H. una o más partes marcadas de cualquier motocicleta. Si cualquier marca faltara, o si existiera una duda sobre el marcaje, el oficial encargado procederá a marcar la parte o partes dudosas con una pintura distinta a la oficial. Al control final del día el Director de Carrera examinará la motocicleta y entregará un reporte al Jurado sobre las acciones tomadas al respecto.

Si se constatara una violación a los artículos 3.3.5 y 3.3.6 el piloto involucrado será descalificado. Cada motocicleta deberá antes de dejar el Parque de Trabajo (P.T.) estar en perfectas condiciones a satisfacción del oficial técnico encargado. Todos los trabajos necesarios para satisfacer estas necesidades deberán ser efectuados en el P.T. sin gozar de ningún tiempo extra.

END 4 ORGANIZACIÓN GENERAL

END 4.1 Cambio de motocicleta

Después del cierre de las inscripciones, cualquier requerimiento de cambio de marca o de clase de la motocicleta deberá ser presentado por escrito, explicando claramente las razones. Esta notificación deberá llegar al Director de Carrera (D.C.) a mas tardar 24 horas antes del comienzo de las operaciones preliminares.

END 4.2 Parque cerrado (P.C.)

i) Las competencias del Campeonato Latino Americano de Enduro, están organizadas bajo la modalidad de Parque Cerrado (P.C.). Por consiguiente las motocicletas estarán bajo custodia de la FMNR (Organizador).

ii) El parque cerrado deberá estar delimitado y cerrado para impedir el ingreso de personas no autorizadas. Las entradas y salidas deberán ser claramente señalizadas y supervisadas por un número suficiente de oficiales, para asegurar que solamente personal autorizado tenga acceso a las motocicletas. Los oficiales encargados deberán vestir algún emblema identificativo fácilmente reconocible por todas las personas interesadas y en especial por los pilotos.

iii) El acceso al P.C. está prohibido a cualquier persona con excepción de los Miembros del Jurado, ciertos oficiales designados y a los pilotos únicamente depositando o retirando sus motocicletas.

iv) En el parque cerrado, está prohibido al piloto, bajo pena de descalificación:

- tocar la motocicleta de cualquier otro piloto;
- tocar su motocicleta con la excepción de depositarla, retirarla del mismo **o colocar los tiempos ideales de paso en el manubrio de la motocicleta cuando la retire en la mañana.**
- encender el motor.

v) Cualquier piloto sorprendido fumando en el parque cerrado será descalificado.

vi) Las motocicletas en el parque cerrado no podrán estar parcialmente ni totalmente cubiertas.

vii) Las motocicletas deberán estar sostenidas por si mismas, ya sea por elementos propios de la motocicleta como su propia pata o por elementos externos tales con un triangulo o un banco. No se permitirá en ningún momento apoyarse o recostarse sobre otra motocicleta o cualquier otro elemento propio del Parque Cerrado.

viii) El Reglamento Particular deberá indicar la hora máxima para ingresar las motocicletas al Parque Cerrado durante las inspecciones preliminares. Se penalizará a minuto por minuto de atraso, hasta un máximo de 30 minutos. Después de esto el piloto será excluido del primer día de evento. Podrá participar del segundo día de competencia, presentando su motocicleta a la inspección técnica y siguiendo el procedimiento descrito en el artículo 1.9.

END 4.3 Área de salida

Esta área consiste de:

i) Un parque cerrado (cuyo acceso está controlado por oficiales). El acceso al parque cerrado está solamente permitido como rige el Art. 4.2. Deberá tener una entrada y una salida que lleve al parque de trabajo, pero no podrá tener otras entradas o salidas.

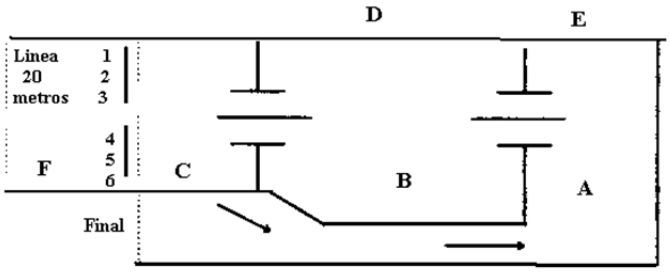
ii) Un parque de trabajo (P.T.), que es un área inmediatamente adyacente al parque cerrado, o conectada a través de un corto pasillo completamente cerrado, por el cual solamente se

podrá acceder al área de salida (A.S.). Todos los mantenimientos, abastecimientos de combustible, limpieza, etc., deberán ser ejecutados en esta área.

Cualquier piloto, sorprendido fumando en el parque de trabajo, será descalificado.

iii) Un área de salida, que es una pequeña área cerrada, donde los pilotos esperan que les sea dada la señal de partida y donde la línea de salida estará situada a un extremo. No está permitido trabajar en las motocicletas en esta área; la pena por infringir esta regla es la descalificación.

Plano de la organización del Parque Cerrado, Area de Trabajo y Area de Salida



A = Parque Cerrado
B = Parque de Trabajo
C = Area de Salida
D = Area de Marcas
E = Entrada para Comisarios
F = Hay que preveer dos lineas con espacio para 3 pilotos en cada una

La distancia entre B y C no debe ser mayor de 20 metros y estar encerrada

iv) Las motocicletas en competencia estarán vigiladas en el Parque Cerrado bajo la supervisión de la FMNR desde la hora estipulada en el Reglamento Particular, después de las operaciones preliminares, hasta la partida del primer día, y desde el final del primer día hasta la salida del segundo día y al final del evento hasta media hora después de la llegada del ultimo piloto de su clase o hasta que lo indique el Director de Carrera ratificado por el Jurado Internacional. El acceso al parque cerrado está definido en el Art. 4.2.

v) Los miembros del Jurado, representantes de equipos y oficiales designados en el R.P. son las únicas personas con derecho de acceso al parque de trabajo. El organizador podrá decidir si permitir el acceso al parque de trabajo a representantes de la prensa y bajo que condiciones, para garantizar que el trabajo de los pilotos en esta área no se vea afectado.

Oficiales designados para este propósito podrán asistir a los pilotos cuando el abastecimiento tenga lugar en el parque de trabajo.

vi) No se podrá prestar otra asistencia que la especificada en el Art. 4.9. La penalidad por infringir esta disposición será la exclusión.

vii) Está prohibido encender el motor en el parque de trabajo. La penalidad por infringir esta disposición será la exclusión. Está también prohibido encender el motor en el área de salida antes que la señal de partida haya sido dada. La penalidad por encender el motor es de 60 puntos.

viii) Solamente podrán permanecer en el área de salida las personas autorizadas para este fin según el Art. 4.2.

END 4.4 Orden de salida

CLASE - Nº DE SALIDA

- E1 - Los mejores 10 pilotos del año anterior en la Clase.
- E2 - Los mejores 10 pilotos del año anterior en la Clase.
- E3 - Los mejores 10 pilotos del año anterior en la Clase.

El organizador podrá intercalar pilotos del país anfitrión con el propósito de evitar que los pilotos extranjeros se pierdan en la ruta o en los traslados urbanos.

El orden de salida será el siguiente:

- 1er evento: E1 – E2 – E3.
- 2do evento: E2 – E3 – E1
- 3er evento: E3 – E1 – E2
- 4to evento: E1 – E2 – E3

Se entiende por "evento" al primer y segundo día de competencias en una determinada sede o país.

END 4.5 Preparación para la salida

Cada mañana antes del evento, le será permitido a los piloto entrar al parque cerrado 15 minutos antes de su hora de salida con el único propósito de mover su motocicleta, empujándola con el motor apagado hacia el parque de trabajo (P.T.).

Ningún tipo de trabajo podrá ser efectuado en el Parque Cerrado (P.C.). La penalidad por infringir esta regla será la descalificación.

END 4.6 Salida

i) Al comienzo de cada día de competencia, la señal de salida será dada a cada grupo de pilotos a la hora exacta programada. En el minuto sucesivo después de la señal de partida, los piloto deberá encender el motor de su motocicleta en la línea de salida y usando únicamente la fuerza del motor deberá cruzar una línea situada a 20 metros delante de la línea de salida.

ii) Si un piloto no está en la Línea de Salida cuando la señal de salida sea dada, no será penalizado siempre y cuando se presente a la misma, pueda encender el motor y cruzar la línea de los 20 metros dentro del minuto sucesivo a la hora de su salida. Los pilotos que lleguen a la línea de salida con más de un minuto de retraso sobre su hora teórica de salida, serán penalizados con 60 puntos por cada minuto de retraso. El minuto en que los pilotos se presenten en la línea de salida será considerado como la nueva hora teórica de salida y antes que el minuto expire deberán de respetar el procedimiento de salida descrito en el Art. 4.6. Los pilotos retrasados en más de **15 minutos** serán descalificados y no les será permitido salir.

iii) Todos los motores de las motocicletas deberán ser puestos en marcha mediante la palanca de arranque o por cualquier otro dispositivo de arranque mecánico o eléctrico propio de la misma. No está permitido empujar la motocicleta para conseguir que el motor arranque. Al piloto que se le apague el motor antes de haber cruzado la línea de los 20 metros, deberá volver a encenderlo y cruzar la línea de los 20 metros antes de cumplirse el minuto sucesivo a su hora de salida para no ser penalizado. El piloto que no pueda cruzar la línea de los 20 metros en el minuto de tiempo con el motor encendido, será penalizado con 10 puntos.

iv) El piloto que hubiera sido penalizado por no haber podido encender su motor o no haber cruzado la línea de los 20 metros en un minuto podrá entonces encender el motor de cualquier manera pero deberá cruzar la línea de salida antes de proceder por la ruta. No se permitirá que terceras personas ayuden a empujar la motocicleta. Esto es considerado como ayuda externa y

la penalidad es la descalificación (Art. 4.10).

El piloto que no haya podido encender su motocicleta o que se le haya apagado antes de cruzar la línea de los 20 metros no deberá retroceder sino empujar su motocicleta en dirección de la carrera hasta superar la línea de los 20 metros; esto para no obstaculizar a los demás participantes.

v) Cuando el caso de un piloto descalificado esté en discusión y él desee arrancar, no le será prohibido siempre cuando su motocicleta haya estado custodiada en el parque cerrado, excepto por motivos de seguridad. Una vez que el Jurado confirme la exclusión de un piloto a éste no le será permitido arrancar.

END 4.7 Abastecimientos

i) Ningún tiempo extra será otorgado para los abastecimientos de combustible, ellos deberán ser llevados a cabo en el tiempo de carrera o durante las operaciones en el parque de trabajo previo a la salida, o los 15 minutos otorgados antes de ingresar a Parque Cerrado al finalizar el primer día de competencia.

ii) Además de los abastecimientos situados a la salida y a la llegada, otros podrán estar ubicados a lo largo del recorrido y señalados en el rutómetro.

iii) El abastecimiento de combustible será permitido solamente en las áreas de servicio oficiales indicadas por el organizador y a cada control horario entre las banderas blancas y amarillas a menos que el organizador indique expresamente donde está prohibido.

El abastecimiento está prohibido entre las banderas amarillas y la mesa de control horario.

La penalidad para abastecer afuera de las áreas designadas para este fin es la descalificación. Está también prohibido bajo la penalidad de exclusión colocar la motocicleta o cualquier parte marcada dentro de un recinto cerrado (carpa, vehículo o similar) en cualquier momento durante el evento, con el propósito de abastecer o por cualquier otra razón excepto donde esté autorizado expresamente por el organizador.

iv) El combustible no podrá ser transportado en otra cosa que no sea el tanque o un contenedor especifico para este fin, fijado permanentemente a la motocicleta. La penalidad por infringir esta regla es la descalificación.

v) El motor deberá estar apagado durante la operación de abastecimiento. La penalidad por infringir esta regla es la descalificación.

vi) En las áreas de abastecimiento se podrá lubricar la cadena, pero solamente el piloto está autorizado para efectuar esta operación.

vii) Como máximo a cada 60 Km., habrá una estación de abastecimiento de combustible. Esto incluye la salida y la llegada.

viii) Cualquier trabajo de soldadura está prohibido en las áreas de abastecimiento.

ix) **Todo abastecimiento de gasolina o cambios de aceite, lubricar cadena, deberá realizarse con el tapete ecológico que se describe en al Articulo 4.1 del Código de Medioambiente de la FIM.**

END 4.8 Fuerza motriz externa

Durante todo el evento las motocicletas deberán ser movidas únicamente por la fuerza de su propio motor, el esfuerzo del piloto o cualquier causa natural. El infringir esta regla será penalizado con la exclusión.

END 4.9 Asistencia externa

Toda asistencia externa está prohibida menos la normal permitida en las estaciones oficiales de abastecimiento de combustible.

Él término "asistencia externa" se entiende como aquella acción que lleve a una persona no expresamente autorizada entrar en contacto material con una motocicleta en competencia.

La penalidad por recibir asistencia externa es la exclusión.

Asistencia permitida con las condiciones previstas en los siguientes incisos:

i) Abastecimiento de combustible, durante el cual la persona encargada del servicio puede abrir y cerrar los tanques de gasolina y aceite y llenarlos con gasolina y aceite.

ii) Asistencia durante el abastecimiento de aceite en el motor y en la caja del cambio (retirar el aceite usado y llenar con aceite nuevo).

iii) Llenado de neumáticos con substancias anti pinchazos, medición de la presión y llenado de aire. Esta asistencia puede ser suministrada en cada control horario y cuando los neumáticos, recámaras y "mousses" sean substituidos. Los neumáticos pueden ser substituidos solamente en el último control horario del primer día, entre las banderas blancas y amarillas y en el parque de trabajo antes de arrancar el 2º día. Se pueden recibir recámaras y cartuchos de aire comprimido en cualquier lugar del recorrido y en los controles horarios.

iv) Las motocicletas pueden ser lavadas en todos los controles horarios y los pilotos pueden usar cualquier equipo disponible. El personal de asistencia está autorizado a limpiar los porta números y los adhesivos de los patrocinantes con la ayuda de un paño o una esponja.

v) La Asistencia externa es permitida para el llenado de los sistemas de enfriamiento y para la purga de los circuitos hidráulicos de los frenos.

vi) La Asistencia externa para el llenado de los sistemas de suspensión con aire y/o aceite está prohibida.

Si el Jurado descubriera un hecho que implicara una seria ofensa contra el espíritu de este articulo, además de la descalificación del piloto podrá reportar el caso por acciones disciplinarias sucesivas de acuerdo al código deportivo de la FIM Latin America/FIM.

END 4.10 Contactos no autorizados

Esta prohibido bajo la pena de descalificación, ser acompañado en cualquier lugar del recorrido o recibir y transmitir comunicaciones por radio.

END 4.11 Retiros

Cualquier piloto que se haya retirado de la competencia deberá tapar o retirar los números de su motocicleta y no deberá seguir la ruta en compañía o en proximidad de cualquier otro piloto. El infringir esta regla puede ocasionar la suspensión del piloto retirado y la exclusión del piloto que acompañe.

END 4.12 Marcaje de la ruta

i) La ruta oficial, no deberá de ser dejada por ninguna razón. Esta será indicada en el rutómetro Art. 5.3) y marcada. Si un piloto se saliera de la ruta oficial indicada en el rutómetro o manejara en contra sentido podrá ser excluido.

ii) En los casos que los pilotos deban seguir una ruta no bien definida (por ejemplo: sobre grama, terreno muy escabroso, senda, etc.) el organizador deberá indicar la ruta muy precisa y claramente. En caso de divisiones o rutas alternas (en el caso que simultáneamente se esté llevando a cabo un evento Nacional o de otra índole), estos deben estar perfectamente marcados y rotulados, y se debe contar con la asistencia de jueces de paso o personal de la organización para evitar confusiones o pérdidas. En caso de carencias en el marcaje o confusión por falta de jueces, la organización deberá asumir su responsabilidad.

iii) Muestras de las marcas usadas para el marcaje de la ruta deberán ser exhibidas en la sede de las operaciones preliminares y en el área de salida. La señalización usada para el marcaje deberá estar hecha de material a prueba de agua.

iv) Los pilotos deberán manejar conformes a las regulaciones del transito local. Cualquier infracción a estas regulaciones cometida por un piloto, después de la averiguación pertinente, podrá ocasionar su descalificación.

v) La FMNR deberá tomar las precauciones de asegurar todos los pilotos en caso de accidentes que involucren terceras personas.

vi) Si, durante el desarrollo de un evento, el Director de Carrera decidiera que una sección del

recorrido se ha vuelto impracticable o practicable solamente con asistencia externa, (Ver Art. 4.9), deberá neutralizar todo el sector hasta el control horario sucesivo y no considerar las penalizaciones reportadas en dicho tramo. La decisión deberá ser ratificada por el Jurado.

END 5 FUNCIONAMIENTO Y CONTROL

END 5.1 Controles Horarios (CH)

i) Los controles horarios estarán ubicados en:

ii) En el área de salida al comienzo de cada día de carrera.

iii) A la entrada del parque cerrado al final de cada día de carrera.

iv) En puntos intermedios del recorrido, seleccionados por el organizador, cuya ubicación y tiempo asignado para recorrerlo será indicado en el rutómetro; las distancias serán dadas en kilómetros y serán medidas con exactitud. La distancia entre dos controles horarios no debe ser de mayor de 50 km. y no menor de 5 km.

v) La velocidad promedio entre un control horario y el siguiente no deberá de exceder los 50 km/h.

vi) En caso de fuerza mayor (ej. El empeoramiento de las condiciones atmosféricas), el Director de Carrera podrá aumentar los tiempos de recorrido antes de le salida o antes de comenzar una nueva vuelta (Tiempos B).

vii) Los tiempos a los controles horarios serán tomados en minutos, preferentemente mediante relojes que impriman la hora en la tarjeta del piloto, al momento en que éste la presente a los oficiales encargados.

END 5.2 Cronometraje (Instrumentos)

Los instrumentos utilizados para el cronometraje deberán de ser manejados bajo la supervisión de un oficial de cronometraje. Paralelamente a los instrumentos de cronometraje, los tiempos deberán de ser tomados manualmente.

Según lo requerido para un evento internacional, los cronometristas deberán usar

instrumentos acordes al nivel exigido:

i) Un cronometro de 1ra clase con lectura de 1/5 o 1/10 de segundo con doble mecanismo de split/stop sincronizado con la hora del día.

ii) Un aparato electrónico con mecanismo de grabación de los tiempos con lecturas de 1/5 o 1/10 o intervalos menores, sincronizado con la hora del día.

iii) Un aparato que opere automáticamente, sincronizado con la hora del día, que pueda registrar intervalos de 1/100 de segundo. Para estos aparatos es necesario tener un certificado de precisión no solamente concerniente a la precisión de lectura sino de eficiencia del conjunto bajo las condiciones en las que generalmente será usado.

iv) Para algunas competencias, cuando son permitidas tolerancias de un minuto se deberán usar aparatos que registren solamente minutos completos.

v) El cronometrador encargado de las tomas de los tiempos en un evento internacional, deberá tener a su disposición un cronómetro de reserva (como el descrito en el artículo 5.2) para chequear la lectura de los instrumentos a ser utilizados.

vi) Al menos uno de los miembros del cuerpo de cronometristas debe contar con la Licencia FIM Latina America/FIM de cronometraje.

vii) Los instrumentos detallados anteriormente deberán de tener un certificado de precisión expedido por un Instituto de Medición, fechado no más de dos años anteriores a la fecha en que se utilizarán los instrumentos.

vii) Los pilotos deberán aceptar cualquier sistema de cronometraje aprobado por la FIM Latin America/FIM.

END 5.3 Tarjeta de control y rutometro

i) Las tarjetas de control y los rutómetro, para el primer día, serán entregados a los pilotos al finalizar las operaciones preliminares. Para el segundo día, estos serán entregados a los pilotos al salir del parque cerrado al final del primer día de carrera. Los pilotos serán los únicos responsables de que les sellen la tarjeta de control en los controles horarios y en los controles de paso.

   Las tarjetas deberán de ser entregadas al final de cada día o al final de cada vuelta, según lo indique la organización. La inobservancia de esta regla acarreará la descalificación.

ii) Las tarjetas de control entregadas por la organización podrán indicar la hora teórica de paso en cada C.H. Los rutómetros deben indicar el kilometraje de cada etapa, el tiempo a realizar, así como cualquier otra información de utilidad para el piloto.

iii) Cualquier piloto que no tenga todos sus tiempos registrados en su tarjeta, o que trate de engañar el organizador alterando, borrando o usando la tarjeta de control de otro piloto, será descalificado.

iv) Cualquier piloto que accidentalmente pierda su tarjeta de control, podrá obtener otra al siguiente control horario o de paso, solicitándola a un oficial encargado. Esta nueva tarjeta deberá ser usada en aquel control y en los siguientes.

v) Cualquier piloto que no pase por un control horario o que no tenga su tiempo registrado en su tarjeta o en el cronológico de los jueces será descalificado.

END 5.4 Indicaciónde los Controles Horarios (CH)

Los controles horarios estarán indicados con una bandera blanca puesta a unos 200 metros antes y una amarilla puesta a unos 20 metros antes de la mesa de los jueces. Estas banderas serán puestas de manera que sean en cualquier momento, claramente visibles por los pilotos.

END 5.5 Procedimiento a los Controles Horarios

Un reloj sincronizado con el reloj impresor será colocado en correspondencia de la bandera amarilla, situada a 20 metros de la mesa de control. Después de pasar la bandera amarilla con su motocicleta, el piloto deberá presentar inmediatamente su tarjeta de control a la mesa de control, o cuando le sea requerido por el oficial encargado. La hora de llegada al C.H. es la hora en que el piloto cruza la bandera amarilla. El piloto no se podrá detener entre la bandera amarilla y la mesa de control. En caso de hacerlo será penalizado con 60 puntos, adicionados a cualquier penalidad ocasionada por estar retrasado o anticipado sobre la hora teórica de llegada.

El piloto puede entrar al último C.H. del día (ingreso a Parque Cerrado), antes de su hora teórica de llegada sin ser penalizado. En cada C.H., el organizador deberá de llevar un registro con los números de los pilotos en competencia y su relativa hora y minuto de paso, en estricto orden cronológico. Listados pre- impresos no están autorizados. En caso de reclamo, el cronológico de los jueces será considerado oficial.

Antes de la última área de servicio del día habrá un C.H. sin asistencia llamado Pre-Finish. En la etapa entre el Pre-Finish y el Parque Cerrado (P.C.) los pilotos tendrán como máximo 15 minutos para trabajar sus motocicletas.

El tiempo será indicado mediante un reloj sincronizado con la hora del día, situado en la entrada del Parque Cerrado. Al completar este tiempo, el piloto deberá ingresar su motocicleta al Parque Cerrado (P.C).

END 5.6 Calculo de las penalizaciones a los controles horarios

Cada C.H. constituye una prueba separada. El piloto que no respete el tiempo permitido, entre un C.H. y el siguiente, será penalizado con 60 puntos por cada minuto de retraso o de adelanto, acorde con el horario registrado en la T.C. y en el cronológico.

TIEMPO MARCADO = TIEMPO DE INICIO DE LA ETAPA SIGUIENTE

END 5.7 Tiempo máximo

El piloto que llegue a cualquier control horario con más de **15 minutos** de retraso sobre su hora teórica de llegada, estará automáticamente descalificado.

De todas formas, el piloto podrá bajo su propia responsabilidad, continuar en él evento, hasta que el Director de Carrera tome la decisión final.

END 5.8 Reclamo de tolerancia especial

Si un piloto puede demostrar al Jurado que fue retrasado debido a una circunstancia especial, como por ejemplo, él haberse detenido para prestar los primeros auxilios a un piloto seriamente herido, se podrá considerar la aplicación de una tolerancia especial. Argumentar haber sido retrasado por obstrucción de otro piloto no será aceptado como circunstancia especial.

END 5.9 Controles de paso (CP)

El piloto, además de presentar su tarjeta de control a todos los controles horarios, deberá presentar su tarjeta de control (en algunos casos será una tarjeta diferente, especifica, para los controles de paso), a cualquier oficial encargado de los controles de paso.

Estos controles pueden estar indicados o no, en el rutómetro (a veces, secretos), estarán señalizados por dos banderas azules, en ambos lados de la ruta, colocadas aproximadamente a 200 metros antes del punto de control. Si el piloto no se detiene, será descalificado.

El piloto que haya perdido la tarjeta de C.P. deberá pedir una nueva a los oficiales encargados.

En cada control de paso, el organizador deberá tener un registro de todos los pilotos en competencia con su número y en orden cronológico de llegada.

Cualquier piloto que no tenga anotados en su tarjeta todos los controles de paso o que no aparezca anotado en cada listado cronológico de control de paso será descalificado.

END 5.10 Pruebas especiales (PE)

El recorrido de las P.E. no deberá tener marcas de neumáticos de motocicletas. De ser así, el Jurado podrá pedir al organizador que cambie el recorrido.

El largo total previsto por los dos días de competencia deberá ser por lo **menos de 70 Km**.

En cada día de competencia las pruebas especiales deberán ser llevadas a cabo, con el cronometraje acorde con el Reglamento Técnico del apéndice de "Enduro".

El lugar y distancia de estas pruebas deberá ser publicado por lo menos 24 horas antes de que tomen lugar.

En cualquier caso, se deberán efectuar un **mínimo de seis pruebas especiales por día** (a excepción de circunstancias de fuerza mayor el día del evento.

Plan de Contingencia/Plan B/Alternativa
El Director de Carrera y la Organización deberán presentar al Jurado Internacional un Plan B en caso de que las Pruebas Especiales se vuelvan impasables por condiciones climatológicas cambiantes (lluvia, polvo excesivo, tormenta). Debe existir por lo menos una alternativa aprobada en caso de que el paso de pilotos se vuelva problemático.

END 5.10.1 Prueba especial tipo "Cross Test"

Se efectuarán por lo menos dos pruebas en circuito cerrado (cross test), especialmente preparadas para este fin. De 3 a 7 kilómetros de largo, no demasiado difíciles ni peligrosas. Una zona de seguridad del ancho mínimo de 1 metro, en la cual será prohibido el acceso al público, deberá ser prevista en cada curva y en cualquier otro punto peligroso de estas pruebas.

Este cross test, deberá ser delimitado por lo menos 24 horas antes de ser llevado a cabo. Los pilotos podrán reconocerlo solamente a píe, pero no con un vehículo de ruedas. La penalidad por practicar estas pruebas especiales con un vehículo de ruedas antes del comienzo oficial de la competencia será la exclusión.

El piloto deberá cruzar la línea de llegada sin detenerse y seguir la ruta hasta el siguiente punto de control.

El cronometraje será en 1/100 de segundo y convertido en puntos;

1/100 sec. = 1/100 de punto. El recorrido debe ser escogido de manera que la velocidad promedio no exceda los 50 km. /h.

Las pruebas especiales trazadas estilo Cross **deberán ser cronometradas desde la primera vuelta.** La prueba especial de Cross de ser diseñada pensando en lo siguiente:

- No debe tener instalaciones artificiales (troncos, piedras, etc.).
- No debe utilizarse terreno plano.
- El trazo debe ser lo ancho posible para que los rebases de pilotos sean fáciles de hacer (4-8 metros).
- El inicio y fin deben estar a no mas de 50 metros de distancia y la velocidad promedio no debe exceder los 50km/hr. **La duración de la misma debe ser de 4 a 6 minutos.**

END 5.10.2 Prueba Especial tipo "Enduro Test"

Se efectuarán por lo menos dos pruebas especiales de Enduro cada día de competencia.

Estos tipos de pruebas deberán ser del tipo Cross Country (campo traviesa). **Se debe procurar que la duración mínima para estas pruebas será de 6 a 8 minutos**. De ninguna manera la ubicación de estas pruebas deberá permanecer secreta.

Los pilotos tendrán la posibilidad de conocerlas a píe con anterioridad, o en la primera vuelta. Estas pruebas no podrán ser cronometradas la primera vuelta, solamente en las vuelta(s) sucesiva(s). No será permitido practicarlas con vehículos de ruedas, los infractores serán penalizados con la exclusión.

Las bajadas en caminos de 4x4 están totalmente prohibidos.

Estas pruebas no deberán ser peligrosas. El recorrido deberá ser seleccionado de manera que la velocidad promedio no exceda los 50 Km./h.

Si algún piloto excediera esta velocidad, la prueba será eliminada en las vueltas siguientes. Las pruebas deberán ser fácilmente accesibles por la asistencia en caso de accidentes.

Si la prueba no fuera bien visible (Ej. en un bosque), deberá ser señalizada por secciones con números consecutivos. Las carreteras de acceso a las pruebas especiales deberán ser señalizadas e indicadas en un mapa.

De preferencia el comienzo y el final deberán estar en el mismo lugar, de no ser posible deberá de haber comunicación por radio entre estos dos puntos.

La largada será dada con la motocicleta parada con el motor encendido.

Al finalizar la prueba el piloto deberá de seguir sin detenerse hasta el control horario sucesivo. El cronometraje será al 1/100 de segundo. 1/00 de sec. = 1/100 de punto.

Todas las pruebas especiales deberán ser aprobadas por el Jurado Internacional.

La ubicación de estas pruebas deberá de ser publicadas por lo menos 24 horas antes del evento.

END 5.10.3 Prueba Especial tipo "Prueba Extrema"

Se recomienda a los organizadores incluir en el evento una Prueba Extrema, la cual consistirá en una prueba donde se destaque la habilidad del piloto y condición física. Las pruebas Extremas no deberán ser menores de 1 Km., ni mayores de 2 Km. Las mismas deben contar con el ancho necesario para no causar embotellamientos. La velocidad en la Prueba Extrema no debe de exceder los 25 km/hr. Si se excede de este límite, la prueba deberá ser cancelada. Dentro del trazo podrá tener obstáculos naturales y artificiales.

END 5.10.4 Clasificación en las pruebas especiales

La clasificación de los pilotos en las pruebas especiales, será efectuada sobre la base del menor tiempo realizado, convertido en puntos (segundos = puntos).

END 5.11 Controles horarios ubicados antes de las pruebas especiales

Todas las pruebas especiales deberán de tener la salida ubicada a no más de 1 km. después de un control horario (exceptuadas las descritas en el Art. 061. 61. 2).

El inicio de una prueba especial será señalizado con un letrero con la leyenda "I.P.E." (Inicio Prueba Especial), y al final con un letrero con la leyenda "F.P.E."(Final Prueba Especial). El recorrido mismo será señalizado de acuerdo al Art. 5.10.2. Una línea blanca de salida será trazada en el piso y la señal de partida será dada por un cronometrador o un oficial designado por este propósito. El piloto al finalizar la prueba especial deberá continuar sin detenerse, en la ruta hasta el siguiente control horario.

El tiempo de prueba especial será tomado cuando el piloto cruce la línea de llegada.

END 5.12 Revisión final

En la revisión final, dentro de los 30 minutos después del último piloto de su clase, una o más motocicletas podrán ser examinadas por denuncia, solicitud o iniciativa propia del Director de Carrera o del Jurado Internacional.

Si el motor excediera la cilindrada máxima permitida para la clase en la que esta inscrito, el piloto en cuestión será descalificado.

Solo el piloto está autorizado a nombrar la persona encargada de desarmar una motocicleta para ser examinada. Esta operación deberá realizarse a más tardar 30 minutos después de haber sido notificado. Si esto no se cumple el piloto será descalificado.

END 5.13 Listado de penalizaciones

• Encender el motor en la línea de partida antes que se de la señal de arranque.		1 minuto
• No cruzar la línea de 20 metros una vez encendida la motocicleta dentro del minuto siguiente a la partida.		10 segundos
• Por cada minuto de retraso sobre la hora teórica de salida, hasta 15 minutos como máximo,		1 minuto x minuto
• Llegar adelantado o retrasado a un control horario.		1 minuto x minuto
• Llegar tarde al ingreso al Parque Cerrado durante las inspecciones preliminares, hasta un máximo de 15 minutos.		1 minuto x minuto
• Exceder el nivel de ruido autorizado en la prueba fonométrico de 2 metros max.: 1. 115 db 2. 116/117 db 3. 118/119 db 4. 120 db		10 segundos x día 20 segundos x día 30 segundos x día Exclusión

END 5.14 Pruebas especiales

Pruebas especiales de Enduro, Cross o Prueba Extrema:

- 1 segundo = 1 punto
- 1/100 de segundo = 1/100 de punto

END 5.15 Exclusión

Serán motivo de exclusión las siguientes faltas:

- Exceder el nivel máximo de ruido permitido.
  1ª ofensa: penalización de 1 minuto
  2ª ofensa: descalificación
- Recibir partes de repuesto fuera del Parque de Trabajo o fuera de los controles horarios entre las banderas blancas y amarillas.
- Falta de una parte marcada o de una marca oficial substitutiva.
- Combustible no conforme con el Reglamento Técnico del Enduro.
- Trabajar en la motocicleta en el área de salida, antes de que la señal de partida haya sido dada.
- Encender el motor en el Parque de Trabajo.
- Comportamiento contrario al Código Deportivo en el Parque Cerrado.
- Entrar al Parque Cerrado con el motor encendido, abastecer combustible o hacer reparaciones entre él último control horario y el Parque Cerrado.
- Fumar en el Parque Cerrado o en el Parque de trabajo.
- Estar retrasado más de **15 minutos** a la salida
- Abastecer de combustible afuera de las áreas indicadas para tal fin, o cargar combustible en tanques no expresamente diseñados para tal fin.
- No apagar el motor durante el abastecimiento de combustible.
- Ejecutar cualquier tipo de soldadura en las áreas de abastecimiento de combustible.
- Usar cualquier tipo de fuerza motriz extraña.
- Aceptar asistencia externa.
- Contactos no autorizados con acompañantes.
- Estar acompañado por otro piloto. Manejar fuera de la ruta establecida; manejar contra sentido, no observar las delimitaciones de la ruta. No respetar las leyes de transito locales Alterar una tarjeta de control horario, de control de paso usar la tarjeta de otro piloto
- No transitar por un control horario. Llegar a un control horario con más de 30 minutos de retraso con respecto al horario teórico. No transitar o no detenerse en un control de paso.
- Practicar el recorrido de una prueba especial con un vehículo de ruedas.
- Motor que exceda la cilindrada máxima de la clase en la que este inscrito el piloto.
- Llegar más de 30 minutos tarde al ingreso de Parque Cerrado durante las operaciones preliminares (inspección técnica).
- Faltarle el respeto a los jueces, comisarios técnicos y deportivos, Director de Carrera o Jurado Internacional, por parte del piloto, Team Manager, delegado o cualquier miembro de un equipo nacional.

END 6 REGLAS GENERALES

END 6.1 Aceptación de las decisiones Oficiales

Los pilotos deberán acatar las disposiciones del organizador, Director de Carrera y Jurado

Internacional. Además, autorizan al organizador a publicar los resultados de la manera más conveniente. También aceptarán los mecanismos de publicación y difusión del evento que utilice el organizador, siempre que la misma sea verdadera, exacta y no engañosa. El piloto también aprueba que no se publiquen resultados parciales, hasta que los resultados oficiales no sean entregados por el organizador.

END 6.2 Solicitud de explicaciones

Cualquier solicitud de explicación acerca de los resultados de cada día de carrera deberá ser dirigida por escrito al Jurado Internacional dentro del límite de tiempo establecido en los Art. 6.3.

END 6.3 Reclamos

Los reclamos deberán ser presentados de acuerdo al Código disciplinario y de Arbitraje de la FIM Latin America y el Reglamento Particular, además deberán de ser acompañados por un depósito de $50.00 Dólares Americanos o el equivalente en moneda local, cantidad que será devuelta en caso de que el reclamo sea justificado.

Los reclamos deberán ser presentados no más tarde de:

i) 30 minutos después de la llegada al parque cerrado del último piloto de cada clase, si el reclamo es contra un piloto o una motocicleta, o contra la organización.

ii) Cualquier reclamo en contra de los resultados del primer o segundo día, deberá ser presentado al Jurado Internacional a más tardar 30 minutos después que los resultados preliminares hayan sido publicados.

iii) Una hora después de haber recibido la respuesta escrita del Jurado Internacional por una solicitud hecha de acuerdo al Art. 6.2.

En contra de la decisión del Jurado Internacional no se podrá hacer ningún reclamo, pero en ciertos casos una apelación podrá ser presentada como está previsto en el Código Deportivo de la FIM Latin America/FIM.

END 6.4 Multas y depósitos para reclamos

La FMNR tendrá una cuenta de todas las multas y depósitos para reclamo recolectados y enviará la cuenta y el monto recolectado a la FIM Latin America a la conclusión del evento.

END 6.5 Interpretación de los reglamentos

La interpretación de este reglamento y del Reglamento Particular es responsabilidad del Jurado Internacional el cual está también autorizado a resolver cualquier argumento no expresamente enunciado aquí.

END 6.6 Publicación de los resultados

Los resultados diarios completos del Campeonato Latino Americano de Enduro deberán ser publicados tan pronto como sea posible. Sin embargo si esto presentara alguna dificultad, los tiempos y puntos de cada día de carrera deberán ser publicados antes de la reunión del Jurado que tiene lugar en la noche. Los pilotos deberán conocer los resultados del día precedente antes de que sea dada la salida del segundo día.

ANEXO 1: NORMAS FIM Latin America/FIM PARA ORGANIZADORES DE EVENTOS VALIDOS PARA EL CAMPEONATO LATINO AMERICANO DE ENDURO

A. CONTROLES HORARIOS

La ubicación de los controles horarios deberá ser claramente indicada, a la entrada del parque cerrado, 24 horas antes del comienzo del evento, de manera que pilotos, prensa y público en general pueda conseguirlos fácilmente.

B. PRUEBAS ESPECIALES

Todas las pruebas especiales deberán ser inspeccionadas por el Jurado antes del comienzo del evento. La toma de los tiempos deberá efectuarse mediante celdas fotoeléctricas, de acuerdo al artículo 5.10.

El trazo de especiales encintadas deberán ser con cintas de diferentes colores para cada lado. La ubicación de las pruebas especiales deberá ser claramente indicada, a la entrada del Parque Cerrado, 24 horas antes del comienzo del evento, de manera que pilotos, prensa y publico en general pueda encontrarlas fácilmente.

El organizador deberá tener a disposición del Jurado Internacional, un conductor con un vehículo para ir a inspeccionar las pruebas especiales.

El acceso al inicio y al final de las pruebas especiales de Enduro deberá ser claramente indicado, de manera que, los representantes de los equipos y la prensa puedan localizarlas fácilmente.

Para las pruebas especiales, de ser posible el organizador deberá instalar monitores de TV exhibiendo los tiempos de las pruebas especiales. Si durante las pruebas especiales de Enduro no se dispone de un monitor, el organizador deberá facilitar a los representantes de los equipos, detalles como el tiempo de inicio y de final de los pilotos para permitir él cálculo de los tiempos.

C. SEÑALIZACIÓN EN LAS CARRETERAS

El organizador está obligado a poner señalizaciones en las carreteras con el fin de ubicar las pruebas especiales y los controles horarios. Estos deberán estar instaladas por lo menos 24 horas antes del comienzo del evento.

D. ÁREA DE SALIDA

Un altavoz deberá ser instalado en el Área de salida, para llamar a los pilotos en idioma Español.

E. PADDOCK

El Paddock de los pilotos, deberá estar de acuerdo a la importancia del evento.

El piso deberá permitir que los vehículos de transporte de los competidores puedan circular en cualquier condición atmosférica. La organización de los espacios de estacionamientos deberá estar hecha de manera que los vehículos allí estacionados sean ubicados racionalmente. Las vías de circulación al interior del Paddock, deberán estar siempre libres para permitir la salida o entrada de vehículos. La instalación de sanitarios es obligatoria.

Las instalaciones higiénicas en el Paddock deberán ser accesibles a todos los pilotos sin cargo alguno.

F. ÁREA DE PRÁCTICA

Deberá ser instalada un área de práctica.

G. ESTACIONAMIENTOS PARA PRENSA, JURADO Y DIRECTORES

Espacios separados para estacionamientos de prensa, Jurado y directores deberán estar previstos y demarcados de manera especial.

H. SALON DEL JURADO

Para las reuniones del Jurado Internacional, deberá ser previsto un salón para garantizar optímales condiciones de trabajo.

I. SALON DE PRENSA

El organizador deberá proveer un salón para la prensa con las instalaciones mínimas siguientes: mesas, sillas, máquinas de escribir, teléfono , telefax e internet. Deberá estar presente una persona de la organización, capaz de usar estas instalaciones.

J. LISTADO DE HOTELES

En el Reglamento Particular deberá aparecer, un listado de los hoteles, su ubicación y costos, esto con el fin de facilitar la reservación de habitaciones por parte de los pilotos.

La organización debe proveer los medios de transporte entre el Hotel y el Parque Cerrado.

K. RESULTADOS

Los resultados deberán ser publicados en español y deberán ser enviados inmediatamente a la Dirección General de la FIM Latin America. Una vez que sean revisados y oficializados por la Dirección General de la FIM Latin America se enviaran al organizador del siguiente evento.

L. PREMIACIONES

Durante las Operaciones Preliminares, el organizador deberá de informar a los pilotos del lugar y hora de la premiación.

M. CEREMONIA DE PREMIACIÓN

La ceremonia de premiación deberá estar conforme a la importancia de un Campeonato Latino Americano (podio, altavoz, etc.).

N. PREMIACIÓN SIMBOLICA EN EL ÚLTIMO EVENTO DEL CAMPEONATO

El organizador del último evento del Campeonato deberá organizar una ceremonia de premiación simbólica, para los tres primeros clasificados de cada clase, el primer clasificado de la clasificación absoluta y el país ganador.

O. INSTRUCCIONES PARA LA ASISTENCIA

En los C.H. con asistencia entre las banderas blancas y amarillas, está permitido hacer lo siguiente:

- chequear y abastecer combustible y aceite
- chequear y abastecer liquido refrigerante
- cambiar el aceite del motor y de la caja del cambio
- ayudar a purgar de aire el circuito de los frenos
- entregar al piloto repuestos y herramientas
- lavar los porta números y los adhesivos de los patrocinantes con la ayuda de un paño o una esponja

Esta permitido hacer lo siguiente fuera del área de los controles horarios C.H.:

- entregar herramientas al piloto
- entregar recámaras, cartuchos de aire comprimido y bombas de aire al piloto

Esta también permitido ayudar a llenar las llantas con agentes sella pinchazos, medir la presión de aire y llenar de aire los neumáticos. Esta permitido en cualquier lugar cambiar una recamara, inclusive fuera de los controles horarios, aunque solo lo puede hacer el competidor.

Cualquier otro servicio a la motocicleta, no mencionado arriba, esta terminantemente prohibido.

P. OFICIALES INVITADOS

- El Presidente del Jurado Internacional designado por la CER-FIM Latin America.
- Delegado FIM Latin America, designado por la CER-FIM Latin America
- Comisario del Medioambiente designado por la Comisión de Medioambiente FIM Latin America.
- Oficial Técnico designado por la Comisión del Técnica de la FIM Latin America.
- Oficial Medico designado por la Comisión Medica de la FIM Latin America.

El alcance de los gastos de los cinco Oficiales invitados es el siguiente:

- Pasaje aéreo en clase económica.
- Transporte interno, hospedaje y alimentación por los días jueves, viernes, sábado y domingo del fin des semana de la competencia.

ANEXO 2: GUIA PARA REDACTAR EL "REGLAMENTO PARTICULAR "EN LOS EVENTOS DEL CAMPEONATO LATINO AMERICANO DE ENDURO

PARTICIPACIÓN

Él _____ organizará la _____ válida del Campeonato Latino Americano de Enduro, avalada por la Federación _____ .

El evento será organizado de acuerdo al Código Deportivo de la FIM Latin America, sus respectivos apéndices, este Reglamento Particular y cualquier otra Instrucción final, aprobada por el Jurado Internacional.

El evento tendrá lugar él_____ (fecha) en _____ (lugar) comenzando _____ (hora) él primer día y _____ (hora) el segundo día.

Evento Latino Americano Nº _____

ACCESOS

Aeropuerto más cercano: _____

Autopista: _____ Salida: _____

Carretera nacional: _____

Ciudad más cercana: _____ A km. : _____

ORGANIZADOR

Nombre (Club): Servicio de alojamiento:

Dirección: _____ Dirección: _____

Teléfono No.: _____ Teléfono No.: _____

Fax No.: _____ Fax No.: _____

SECRETARÍA DEL EVENTO

Dirección: _____

Teléfono No.: _____

Fax No.: _____

1. INSCRIPCIONES

Las inscripciones deberán estar hechas en los formatos oficiales para inscripciones y enviadas a la secretaria del evento acompañadas por la cuota de inscripción que será de USD $100.00 para los dos días.

Todas las inscripciones deberán ser recibidas antes del_____. (fecha de cierre).

2. OPERACIONES PRELIMINARES (INSPECCION TECNICA) Y REGISTRO DE INSCRIPCIONES.

Las Operaciones Preliminares de Inspección Técnica serán llevadas a cabo él _____ (fecha) _____ (lugar) de acuerdo al siguiente programa:
Los pilotos deberán presentar sus motocicletas entre_____ (hora) y _____ (hora). Cada motocicleta deberá estar apta para circular en las carreteras del país adonde este registrada y cumplir con los requerimientos del Código Deportivo de la FIM Latin America/FIM y sus relevantes apéndices incluyendo aquellas descritas en el Art.3.2. Las partes esenciales serán marcadas de acuerdo al Art.3.3.1: Un control de ruido será llevado a cabo de acuerdo al Reglamento Técnico:

A las operaciones preliminares los pilotos deberán presentar su licencia FIM Latin America/FIM, licencia de manejo, Certificado de Seguro Internacional (carta verde) junto con su casco.

3. ORDEN DE SALIDA

El orden de salida será en conformidad con el Art. 4.4.

4. RECORRIDO

Primer Día

El recorrido del primer día consistirá de_____ vueltas de _____ km. dividido en _____ controles horarios por vuelta. Habrá un total de _____ pruebas especiales, de las cuales _____ (nº) serán en circuito cerrado y _____ (nº) serán pruebas de Enduro.

Segundo Día (descripción como arriba)

El sitio y el largo de las pruebas especiales serán expuestos a _____ (lugar) desde _____ (hora) (al menos 24 hora antes del evento).

5. CALIFICACIÓN DE LA PRUEBA

Las penalidades serán de acuerdo al Art. 5.13.

6. CENTRO DE OPERACIONES Y REUNIONES DEL JURADO

El centro de operaciones será a _____ (lugar) y la oficina estará abierta _____ (hora/fecha).

Las reuniones del Jurado Internacional serán a _____ (lugar). La primera reunión del Jurado Internacional será él _____ (fecha) a las _____ (hora).

Las siguientes reuniones del Jurado Internacional tendrán lugar a la hora que indique el Presidente del Jurado Internacional y las mismas serán expuestas en la puerta del salón de reuniones del Jurado Internacional.

7. ACCIONES MEDIAMBIENTALISTAS QUE DEBERAN SER TOMADAS EN CUENTA POR LOS PILOTOS Y PARTICIPANTES
   a. Cada piloto es responsable por la basura generada por su equipo durante el evento.
   b. Si la organización provee de los contenedores necesarios para la basura, éstos deberán ser utilizados para tal fin.
   c. La basura tendrá que ser retenida por los equipos hasta que el organizador instale los contenedores para tal fin.
   d. Cuando se le dé servicio a la motocicleta con gasolina o cualquier otro liquido, los pilotos o personal de ayuda, deberá colocar un tapete ecológico para proteger el terreno. Estos tapetes pueden ser removidos una vez terminados los trabajos.
   e. Cualquier violación al Código Medioambientalista de la FIM por algún participante o piloto (quien es responsable por su equipo), puede resultar en una multa o la suspensión del evento, así como cubrir los posibles costos de reparación.

8. PREMIACIONES

Los siguientes premios serán otorgados a _____ .

9. CEREMONIA DE ENTREGA DE PREMIOS

La ceremonia de entrega de premios tendrá lugar a _____ (lugar) a aproximadamente _____(hora).

10. OFICIALES A CARGO DEL EVENTO

Presidente del Jurado Internacional: _____ Lic. FIM-LA/FIM Nº: _____

Miembro del Jurado Internacional: _____ Lic. FIM-LA/FIM Nº: _____

Representante Nacional del Jurado: _____ Lic. . FIM-LA/FIM Nº: _____

Rpte. de la Comisión de Medioambiente: _____ Lic. FIM-LA/FIM Nº: _____

Rpte. de la Comisión Técnica: _____ Lic. FIM-LA/FIM Nº: _____

Rpte. de la Comisión Medica: _____ Lic. FIM-LA/FIM Nº: _____

Director de Carrera: _____ Lic. FIM-LA/FIM Nº: _____

Cronometrista: _____ Lic. FIM-LA/FIM Nº: _____

Secretario(a) del evento: _____ _____

Delegados FMN de acuerdo al Art. CD 11.7 del Código Deportivo FIM Latin America.

NOTAS: