Reglamento
Campeonato Latinoamericano de Enduro

2022

FIM LATÍN AMÉRICA

Tabla de Contenidos

END 1 GENERALIDADES **5**
7END 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 América para oficiales del evento 5
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

END2COMPETIDORES **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 3.2.1 Evento con tránsito por la calle: 10
END 3.2.2 Eventos en recintos privados, sin tránsito por la calle. 11
END 3.3 Partes esenciales de las motocicletas 11
END 3.3.1 Partes marcadas 11
END 3.3.2 Los silenciadores 11
END 3.3.3 Planilla de conformidad 12
END 3.3.4 Nivel de sonido 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 13
END 3.5 Neumáticos 13

END 4 ORGANIZACIÓN GENERAL **13**
END 4.1 Cambio de motocicleta 13
END 4.2 Parque cerrado (P.C.) 13
END 4.3 Área de salida 14
END 4.4 Orden de salida 15
END 4.5 Preparación para la salida 15

END 4.6 Salida 16
END 4.7 Abastecimientos 16
END 4.8 Fuerza motriz externa 17
END 4.9 Asistencia externa 17
END 4.10 Contactos no autorizados 18
END 4.11 Retiros 18
END 4.12 Marcaje Señalización de la Ruta 18

END 5 FUNCIONAMIENTO Y CONTROL 19
END 5.1 Controles Horarios (CH) 19
END 5.2 Cronometraje (Oficiales e Instrumentos) 19
END 5.3 Tarjeta de control y rutómetro 20
END 5.4 Indicación de los Controles Horarios (CH) 20
END 5.5 Procedimiento a los Controles Horarios 20
END 5.6 Cálculo de las penalizaciones a los controles horarios 21
END 5.7 Tiempo máximo 21
END 5.8 Reclamo de tolerancia especial 21
END 5.9 Controles de paso (CP) 21
END 5.10 Pruebas especiales (PE) 21
END 5.10.1 Prueba especial tipo "Cross Test" 22
END 5.10.2 Prueba Especial tipo “Enduro Test" 23
END 5.10.3 Prueba Especial tipo “Extreme Test" 23
END 5.10.4 Clasificación en las pruebas especiales 23
END 5.11 Revisión final 23
END 5.12 Listado de penalizaciones 24
END 5.12.1 Pruebas especiales 24
END 5.12.2 Exclusión 24
END 5.12.3 Exclusión del piloto y del equipo nacional 25

END6 REGLAS GENERALES 25
END 6.1 Aceptación de las decisiones Oficiales 25
END 6.2 Solicitud de explicaciones 26
END 6.3 Reclamos 26
END 6.4 Multas y depósitos para reclamos 26
END 6.5 Interpretación de los reglamentos 26
END 6.6 Publicación de los resultados 26

Anexo No 1 27
COPA LATINOAMERICANA DE ENDURO FEMENINO/A 27
END FEM 1.0 Motocicletas y Clases 27
END FEM 2.0 Licencias 27
END FEM 3.0 Edad de Pilotos 27
END FEM 4.0 Inscripciones 27
END FEM 5.0 Orden de salida 27
END FEM 6.0 Resultados y Clasificaciones 27
END FEM 7.0 Provisiones Particulares 28
END FEM 8.0 Responsabilidad del Organizador 28
END FEM 9.0 Interpretación de Reglamentos 28

ANEXO 2 **29**

NORMAS FIM LATINOAMÉRICA/FIM PARA ORGANIZADORES DE EVENTOS VALIDOS PARA EL CAMPEONATO LATINO AMERICANO DE ENDURO 29

A. CONTROLES HORARIOS 29
B. PRUEBAS ESPECIALES 29
C. SEÑALIZACIÓN EN LAS CARRETERAS 29
D. ÁREA DE SALIDA 29
E. PADDOCK 29
F. ÁREA DE PRÁCTICA 30
G. ESTACIONAMIENTOS PARA PRENSA, JURADO Y DIRECTORES 30
H. SALON DEL JURADO 30
I. SALON DE PRENSA 30
J. SALON DE CRONOMETRAJE 30
K. LISTADO DE HOTELES 30
L. RESULTADOS 30
M. PREMIACIONES 30
N. CEREMONIA DE PREMIACIÓN 30
O. PREMIACIÓN SIMBOLICA EN EL ÚLTIMO EVENTO DEL CAMPEONATO 31

Anexo 3.- Guía para redactar el "Reglamento Particular "en los eventos del Campeonato Latinoamericano de Enduro 2022 **32**

Anexo 4.- Guía para conocer las actividades que puede realizar la Asistencia Externa en el Campeonato Latinoamericano de Enduro **35**

END 1 GENERALIDADES

7END 1.1 Generalidades

La FIM Latin América, ha establecido el Campeonato Latinoamericano de Enduro, acorde con los reglamentos del Código Deportivo de la FIM LA.

Cada evento se desarrollará en dos o más 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, excluyendo los quince minutos de último Control horario. 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 serán cronometradas desde la primera vuelta.

En el caso de que solo haya un país sede para el Campeonato Latinoamericano, la CEN 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 más corto y una prueba final (Cross Test) en formato ISDE.

.

END 1.3 Publicación del Reglamento Particular(RP)

El Reglamento Particular (R.P.) deberá contener toda la información detallada sobre el recorrido, la velocidad promedio, las condiciones de seguridad, el costo de las inscripciones, etc. El R.P. debe ser enviado a la Dirección de la CEN FIM-LA para su aprobación 45 días antes del evento. 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. 11.1 del Código Deportivo de la FIM Latín América.

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

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

Los siguientes oficiales deberán poseer una licencia FIM/FIM Latín América:

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

END 1.4.2 Jurado Internacional

El Presidente del Jurado, y un miembro del mismo serán nombrados por la CEN FIM Latín América.

El segundo Miembro del Jurado y otros oficiales de carrera serán nombrados por la FMNR con la aprobación de la FIM Latín América. Si la FNMR no tiene otros oficiales con Licencia FIM/FIM Latín América, deben ser traídos de otra FMN con la aprobación de la CEN FIM Latín América y la Comisión Extradeportiva en cuestión con la intervención de los Vicepresidentes de Actividades Deportivas, extradeportivas y el Director General según decisión tomada por el CdD FIM LA en diciembre 2015.

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 Médico (CMO)
- El Oficial de Cronometraje
- 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 CEN FIM Latín América.

Deberá asegurarse de que las decisiones del Jurado Internacional estén acordes con el Código Deportivo, con los Reglamentos de la FIM Latín América 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 convocará 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 con el 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 Latín América, y del R.P. En consecuencia, los miembros del Jurado solo son responsables ante la FIM Latín América. Son responsables del lado deportivo del evento que se está desarrollando. Cualquier responsabilidad civil y legal recae en el Organizador. El Jurado Internacional no está 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 Latín América de Enduro y el Código Disciplinario y de Arbitraje FIM Latín América.
- 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 ejercerá 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 Dirección General de la FIM Latín América. 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 (Team Manager)

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 América o FIM de Director de Carrera u Oficial Deportivo (Sporting Steward). El Delegado representará a su FMN y sus pilotos. Si el Delegado no cuenta con la Licencia respectiva, no tendrá derecho de voz.

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 planteados 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. La penalidad podrá ir desde una amonestación verbal hasta la exclusión del evento, según la gravedad de la falta. 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**: E1, E2, E3 **y categoría** Junior, Master.

- 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 medalla o trofeo será el premio para los 3 primeros lugares del Campeonato por Naciones.

END 1.8 Clasificación para el Campeonato

Las clasificaciones se basarán en los tiempos obtenidos de acuerdo al Art.5.2. El piloto con el menor tiempo será el ganador de su clase.

Él tiempo obtenido según el Art.5.2, 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 con la siguiente tabla por cada día de competencia:

Punta	Lu	Punt	Lu
20	01º	7	09º
17	02º	6	10º
15	03º	5	11º
13	04º	4	12º
11	05º	3	13º
10	06º	2	14º
9	07º	1	15º
8	08º		

Durante el campeonato, si un piloto hubiera ya obtenido puntos en una clase, le será permitido cambiar de clase pero no obtendrá puntos en la nueva 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 tomarán 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. Los nombres de los pilotos los deberá entregar el Delegado antes del arranque de la prueba.

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 60 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 número 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 puntos en la suma de los dos días de carrera, el ganador será aquel que obtenga mejor posición el segundo día.

En el caso de que el Campeonato Latinoamericano conste de varios países y exista un empate en puntos, se tomaran en cuenta las mejores posiciones de cada uno de los pilotos empatados (primeros lugares, segundos lugares, etc.) y en caso de persistir el empate el ganador será el que obtenga mejor posición el último día del Campeonato.

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 = 1:00:35, Piloto B = 1:00:35 , Piloto C = 1:01:05

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 reanudado.

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 más de la mitad de la competencia, el Jurado decidirá si declarar válido el evento y que puntuaciones asignar al mismo.

END 2 COMPETIDORES

END 2.1 Licencias

La participación en estos eventos está limitada a los poseedores de la Licencia FIM de Piloto para Campeonatos Continentales, con base en el Sistema Unificado de Licencias de piloto FIM. (Ver el procedimiento correspondiente)

END 2.2 Número de competidores

El evento puede ser cancelado 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 Reglamento Particular.

Si hubiesen demasiados pilotos inscritos, el método usado para seleccionar dichos pilotos deberá 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/categorías** del Campeonato Latino Americano de Enduro son:

- E1 - Hasta 250cc 2 tiempos y 4 tiempos
- E2 – Más de 255cc hasta 450cc 4 tiempos
- E3 – Sobre 255cc 2 tiempos - Más de 455cc 4 tiempos
- JUNIOR - Pilotos con menos de 23 años al 1° de enero del año del campeonato, sin restricción de cilindrada.
- MASTER - Pilotos con **40 años** cumplidos en adelante sin restricción de cilindrada (Open).

Durante el Campeonato, si un piloto hubiese ya obtenido puntos en una clase, le será permitido cambiar de clase, pero sin la obtención de puntos en la nueva categoría.

END 3.2 Equipos ópticos, acústicos y velocímetro

END 3.2.1 Evento con tránsito por la calle:

Si el evento involucra el tránsito de las motos por caminos públicos, se deberá cumplir con las siguientes condiciones:

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 de ser posible no debe sobresalir 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 3.2.2 Eventos en recintos privados, sin tránsito por la calle.
Si el evento se realiza en un recinto privado y no contempla el paso por caminos públicos, se podrá utilizar motos de motocross pero con rueda trasera de 18" y neumáticos de acuerdo al reglamento. Si el organizador determina que la luz es necesaria por razones de seguridad, deberá estar explícito en el Reglamento Particular de la carrera.

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 **sustitución** 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
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	

* O adhesivo no removible (destructible).

El marcaje está limitado solamente a estas cinco partes.

En lo posible los fondos de los números serán de color rojo y los números de color blanco para todas las categorías.

END 3.3.2 Los silenciadores

Los silenciadores deberán aprobar el test fonométrico en las operaciones preliminares y serán marcados por el organizador. El test fonométrico consistirá en el método 2 metros max. señalado en el Artículo de Reglamento Técnico de Enduro de la FIM. 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 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 segundos de penalización por día.
- 116/7 db - 20 segundos de penalización por día.
- 118/19 db - 30 segundos de penalización por día.
- 120 db en adelante - No podrá participar de la competencia.

Los +2db es para mediciones después de la carrera.

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 el número de chasis. En caso de un reingreso al parque cerrado se tendrá que llenar una nueva planilla.

END 3.3.4 Nivel de sonido

Antes de marcar el silenciador, el nivel de sonido 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 solo en zonas de abastecimiento y 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 3.5 Neumáticos

Si existen neumáticos FIM en el comercio del lugar de la competencia, su uso será obligatorio, de lo contrario, el organizador deberá solicitar la homologación de los modelos disponibles a la comisión de enduro (CEN), al menos 30 días antes del evento.

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 más tardar 24 horas antes del comienzo de las operaciones preliminares. Después de ese plazo es imposible cambar de motocicleta aunque ésta este con todas las marcas dentro del parque cerrado.

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 o colocar los tiempos ideales de paso en el manubrio de la motocicleta cuando la retire en la mañana, fuera del parque cerrado, en la zona de trabajo si la hubiera o, en caso contrario, en la zona de espera para la largada.
- encender el motor.

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

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

vii) Las motocicletas deberán estar sostenidas por sí mismas, ya sea por elementos propios de la motocicleta como su propia pata o por elementos externos tales con un triángulo. 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 con 1 minuto por minuto de atraso, hasta un máximo de 15 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.

ix) Las motocicletas deberán ingresar al parque cerrado con el transponder colocado en la suspensión delantera en el lado derecho. Se verificará que el transponder esté totalmente cargado (full), cuatro destellos verdes y que el número corresponda con el informado en la planilla de inscripción. No se permitirá el ingreso con el transponder descargado Cualquier cambio de transponder debe ser coordinado por el encargado del cronometraje y autorizado por el director de carrera. El piloto que cambie el transponder será descalificado.

END 4.3 Área de salida

Esta área consiste en:

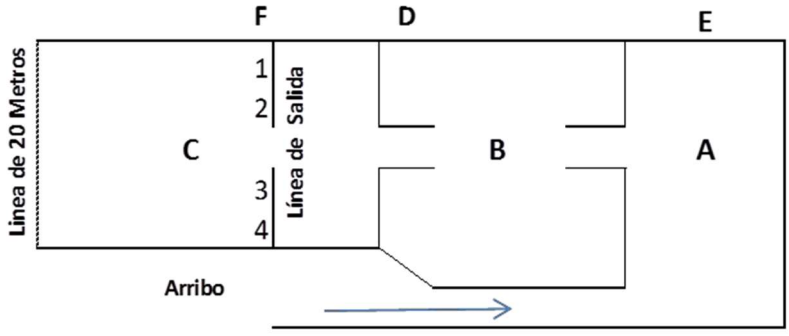
i) Un parque cerrado (cuyo acceso está controlado por oficiales). El acceso al parque cerrado está solamente permitido como rige el Art. 4.2. Deberá tener una entrada y una salida que lleve al parque de trabajo, pero no podrá tener otras entradas o salidas. Deberán contar con relojes indicativos de la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

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. Otras personas fumando, será invitadas a salir del área restringida y se le quitará su acreditación.

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.

Plan de la Organización del Parque Cerrado, Area de Trabajo y Area de Salida



A= Parque Cerrado

B= Parque de Trabajo

C= Área de Salida

D= Área de Marcaje

E= Entrada Comisarios y Pilotos

F.= Hay que prever dos líneas con espacio para 2 pilotos en cada una.

La distancia entre B y C no debe ser mayor a 20 mts.

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 qué 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 antes el motor es de 1 minuto.

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.
Entre la salida de clases deberá haber una separación de 3 minutos.

END 4.5 Preparación para la salida

Cada mañana antes del evento, le será permitido a los pilotos 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.), salvo la posibilidad de colocar los tiempos de paso del piloto en la motocicleta. 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, el 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 1 minuto 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 segundos.

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 a 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 este no le será permitido arrancar.

vi) El organizador debe prever que la zona de salida sea adecuada para tener 4 pilotos en línea, dos que están esperando su minuto para arrancar y dos del minuto siguiente. La rampa de salida debe ser de fácil acceso de los pilotos.

vii) En caso de que algún piloto femenino o masculino tenga pelo largo, éste debe estar totalmente metido dentro del casco de protección.

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 específico 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 50 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 Artículo 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.

El término "asistencia externa" se entiende como aquella acción que lleve a una persona no expresamente autorizada para entrar en contacto físico 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). La remoción de la protección del motor (skidplate) y su colocación deben ser realizadas por el piloto.

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 que no sea eléctrico. El personal de asistencia solamente está autorizado a limpiar los portanúmeros 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 implique una seria ofensa contra el espíritu de este artículo, además de la descalificación del piloto podrá reportar el caso por acciones disciplinarias sucesivas de acuerdo al Código Deportivo de la FIM Latín América y el Código Disciplinario y de Arbitraje de la FIM Latín América.

END 4.10 Contactos no autorizados

Está 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 Señalización 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 maneje 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 tránsito 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, o que algún oficial encargado escriba claramente la hora de paso.

END 5.2 Cronometraje (Oficiales e Instrumentos)

Los instrumentos utilizados para el cronometraje deberán de ser manejados bajo la supervisión de un oficial de cronometraje con licencia FIM. Paralelamente a los instrumentos de cronometraje, los tiempos deberán de ser tomados manualmente. En caso de que la FMNR no tenga el personal ni el sistema de Enduro adecuado para llevar el cronometraje, la FIM-LA debe avalar el sistema local y si este no brinda la garantía necesaria para tener los resultados en tiempo y fidedignos, la FIM-LA, exigirá que asista un Oficial capacitado para ello.

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 de cronometraje.

vii) Los instrumentos detallados anteriormente deberán de tener un certificado de precisión expedido por un Instituto de Metrología, 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 Latín

América/FIM.

END 5.3 Tarjeta de control y rutómetro

i) Las tarjetas de control y los rutómetro, para el primer día, serán entregados a los pilotos al entrar al parque cerrado. Para el segundo día, será el mismo procedimiento. 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 tarjeta es el único medio para reclamar diferencias con los registros de Control Horario, de no entregarla, el piloto pierde el derecho a reclamar.

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.
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.

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

END 5.4 Indicación de 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 el loop de cronometraje, después de 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 1 minuto, 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 primer 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 Cálculo 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 1 minuto 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 el 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 50 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 o que no se cronometre la primera pasada por dicha prueba especial.

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.

Las pruebas especiales deben ser de fácil acceso para las asistencias y vehículos médicos.

Todos los recorridos que no tengan una barrera natural, deberán ser marcados con cintas de distintos colores en ambos lados.

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.

Si algún piloto excede la velocidad promedio reglamentaria, la prueba será cancelada en las siguientes etapas.

Los pilotos al cruzar la línea final de la prueba, no se podrán parar hasta que crucen el letrero de 30 metros. La línea de 30 metros debe estar claramente marcada.

Todas las pruebas serán cronometradas desde la primera vuelta a menos que el Director de la Carrera determine que alguna sea peligrosa o por cualquier otra condición que asegure el fair play y la seguridad para todos los competidores.

Si algún piloto involuntariamente deja la pista de la prueba especial, deberá entrar por el mismo sitio donde se salió. De no hacerlo podrá ser penalizado hasta con 5 minutos agregado al tiempo realizado.

Si algún piloto voluntariamente deja la pista de la prueba especial y hace un corte a la misma, podrá ser descalificado o penalizado con algún otro castigo que se determina en el Código Disciplinario y de Arbitraje de la **FIM LA**.

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 impracticables 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;

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 debe ser diseñada pensando en lo siguiente:

- No debe tener instalaciones artificiales (troncos, piedras, etc.).
- En lo posible, no debe utilizarse terreno plano.
- El trazo debe ser lo suficientemente ancho para que los rebases de pilotos sean fáciles de hacer (4-8 metros).
- El inicio y fin deben estar a no más 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. No será permitido practicarlas con vehículos de ruedas, los infractores serán penalizados con la exclusión.

Las bajadas en caminos de 4x4 están totalmente prohibidas.

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 deberáhaber comunicación por radio o teléfono entre estos dos puntos.

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

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

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 “Extreme Test"

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.

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 5.11 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 está 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 5.12 Listado de penalizaciones

• Encender el motor en la línea de partida antes que se dé la señal de arranque.		1 minuto x 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 5.12.1 Pruebas especiales

Pruebas especiales de Enduro, Cross o Prueba Extrema:

- Las pruebas especiales serán del tipo cross, Enduro y Extrema y deben ser cronometrada en todas las vueltas.
- Salirse de la pista involuntariamente y no regresar por el mismo sitio – Hasta 5 minutos adicionales a su tiempo.
- No pararse en la arrancada: 1 minuto.

END 5.12.2 Exclusión

Serán motivo de exclusión las siguientes faltas:

- Exceder el nivel máximo de ruido permitido:

  1ª ofensa: penalización según tabla de penalizaciones del punto 5.12
  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 el 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.
- Salirse voluntariamente de la pista de pruebas especiales y hacer un corte.
- 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 15 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 esté inscrito el piloto.
- Llegar más de 15 minutos tarde al ingreso de Parque Cerrado durante las operaciones preliminares (inspección técnica).
- Cambiar de transponder sin dar aviso a la Dirección de Carrera. (Art. 4.2.IX)
- 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 5.12.3 Exclusión del piloto y del equipo nacional

- Faltante de alguna marca en la motocicleta o sustitución de partes con marcaje oficial. Art. END 3.3.1
- Que la motocicleta exceda el mínimo o máximo de capacidad autorizado en la clase donde quede inscrito el piloto.

END6 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 con el Código disciplinario y de Arbitraje de la FIM LA y el Reglamento Particular, además deberán de ser acompañados por un depósito de $100.00 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 con el 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 Latín América y el Código Disciplinario y de Arbitraje de la FIM Latín América.

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 Latín América 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 No 1
COPA LATINOAMERICANA DE ENDURO FEMENINO/A

END FEM 1.0 Motocicletas y Clases

Las pilotos que participen en esta Copa podrán participar en motocicletas pertenecientes a clases de la Categoría 1, Grupo A1 y las Clases enunciadas en el Articulo END 3.1.

- E1 - Hasta 250 cc 2 tiempos y 4 tiempos
- E2 - De 255 cc a 450cc 4 tiempos
- E3 - Más de 255cc 2 tiempos - Más de 455cc 4 tiempos

La Copa Femenino/a será OPEN, por lo que las pilotos podrán participar con motocicletas de cualquier clase.

END FEM 2.0 Licencias

Cada piloto inscrito debe poseer la Licencia FIM de Piloto para Campeonatos continentales, con base en el Sistema Unificado de Licencias de piloto FIM. (Ver el procedimiento correspondiente)

END FEM 3.0 Edad de Pilotos

Las pilotos que participen en la Copa Latinoamericana de Enduro Femenino/a deberán contar con una Licencia de Manejo válida, no existe límite máximo de edad pero un piloto con más de 50 años deberá presentar un certificado médico que ratifique que el piloto tiene buena salud y que incluya un examen con electrocardiograma.

END FEM 4.0 Inscripciones

Ver artículos **END 2.2 y END 2.3**

END FEM 5.0 Orden de salida

El Evento Femenino/a tomará la salida después de las E1, E2 y E3 y junior de acuerdo con el Art. END 4.4-

END FEM 6.0 Resultados y Clasificaciones

La escala de puntos que se utilizará para la Copa Femenino/a será la misma que se tiene para el Campeonato Latinoamericano de Enduro Art. END 1.9.
Para que se puedan tomar en cuenta los Resultados, por lo **menos 3 pilotos** deberán haber cumplido con los Controles Administrativos y Técnicos.

END FEM 7.0 Provisiones Particulares

- Se les permitirá completar solamente del 50% al 75% del recorrido programado.
- Los tiempos de recorrido tendrán un 15% más de tolerancia
- Se deberán evitar pasos difíciles en la Prueba Extrema.
- La piloto que llegue a cualquier control horario con más de 15 minutos de retraso sobre su hora teórica de llegada, estará automáticamente descalificada.
- El color de los platos será morado con números blancos.

END FEM 8.0 Responsabilidad del Organizador

El Organizador deberá tener cuidado que la ruta designada para las pilotos de la Copa Femenino/a pueda ser recorrida por las mismas, sin tener que hacer muy fácil los recorridos para el Campeonato Latinoamericano de Enduro. Con esto en mente, deberá buscar pasos alternos perfectamente marcados para la carrera Femenino/a.

END FEM 9.0 Interpretación de Reglamentos

Todas las disposiciones del Reglamento Latinoamericano de Enduro 2022 que no se contrapongan a este Anexo 1, serán obligatorias en la Copa Latinoamericana de Enduro Femenino/a.

ANEXO 2
NORMAS FIM LATINOAMÉRICA/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 con transponders y mediante celdas fotoeléctricas como respaldo, de acuerdo al artículo 5.10.

El trazo de especiales encintadas deberá 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 público 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 el 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. La partida deberá tener espacio para 4 pilotos en línea y la rampa de fácil acceso para que los pilotos empujen sus motocicletas sin dificultad.

E. PADDOCK

El Paddock de los pilotos, deberá estar de acuerdo con 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 óptimas 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. SALON DE CRONOMETRAJE

El organizador deberá proveer un salón para la prensa con las instalaciones mínimas siguientes: mesas, sillas, máquinas de escribir, teléfono, telefax e internet y consumibles.

K. 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.

L. RESULTADOS

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

M. PREMIACIONES

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

N. CEREMONIA DE PREMIACIÓN

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

O. 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/categorías (E1, E2, E3, Junior y Master,Naciones) y el primer clasificado de la clasificación absoluta.

P. 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 líquido 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 patrocinadores con la ayuda de un paño o una esponja.
- Está 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 pilotoEsta también permitido ayudar a llenar las llantas con agentes sella pinchazos, medir la presión de aire y llenar de aire los neumáticos. Está 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, está terminantemente prohibido.

Q. OFICIALES DESIGNADOS

- El Presidente del Jurado Internacional.
- Miembro FIM LA del Jurado.
- Miembro del Jurado FMNR
- Oficial de Cronometraje
- Comisario del Medioambiente.
- Oficial Técnico.
- Oficial Medico local designado por la Comisión Médica de la FIM LA. Los nombramientos del Presidente y del Miembro FIM LA serán decididos por el Director de la CEN/FIM LA con la aprobación del Vicepresidente de Actividades Deportivas y el Director General.
- La FIM LA designará a su equipo de cronometraje en caso de que el equipo de cronometraje de la FNMR no esté homologado, equipo con transponders y factor humano; la FIM LA designará al jefe de cronometraje poseedor de una licencia FIM quien trabajará al frente de este equipo, proceso este, que pudiera servir a su vez como procedimiento de homologación.
- La FMNR conjuntamente con el Director de la Comisión de Medio Ambiente nombrara al oficial de medio ambiente respectivo con la aprobación del Vicepresidente de Actividades Extradeportivas y el Director General.
- La FMNR conjuntamente con el Director de la Comisión Técnica nombrara al Comisario Técnico respectivo con la aprobación del Vicepresidente de Actividades Extradeportivas y el Director General.
- El alcance de los gastos de los cinco Oficiales designados es el siguiente:
    - Pasaje aéreo en clase económica.
    - Transporte interno, hospedaje y alimentación por los días jueves, viernes, sábado y domingo del fin de semana de la competencia.

Anexo 3.- Guía para redactar el "Reglamento Particular "en los eventos del Campeonato Latinoamericano de Enduro 2022

PARTICIPACIÓN

Él_____organizará la_____válida del Campeonato Latino Americano de Enduro, avalada por la Federación_____.
El evento será organizado de acuerdo con el Código Deportivo **FIM LA**, sus respectivos apéndices, este Reglamento Particular y cualquier otra Instrucción final, aprobada por el Jurado Internacional.

El evento tendrá lugar él_____(fecha) en_____(lugar).

IMN N° _____

ACCESOS

Aeropuerto más cercano: ____ Autopista:_____Salida:_____ Carretera nacional:_____
Ciudad más cercana:_____A km.: _____

Organizador _____Servicio de Alojamiento _____

Nombre (Club): _____ Dirección:_____Teléfono No.: ____

Nombre: _____ Dirección:_____ Tel. No.: _____ Email: ____

SECRETARÍA DEL EVENTO
Dirección:_____ Teléfono No.: ___
Email: _____

INSCRIPCIONES

Las inscripciones deberán estar hechas en los formatos oficiales para inscripciones y enviadas a la Secretaría del evento acompañado por la cuota de inscripción que será de US. $120.00 para los dos días de carrera.
Todas las inscripciones deberán ser recibidas antes del_____(fecha de cierre) y estar avaladas por la FMN del piloto.

OPERACIONES PRELIMINARES (INSPECCION TECNICA) Y REGISTRO DE INSCRIPCIONES.

Las Operaciones Preliminares de Inspección Técnica serán llevadas a cabo él_(fecha) en____(lugar) de acuerdo con el 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-LA, el Reglamento de Enduro y sus relevantes apéndices, incluyendo aquellas descritas en el Art. END 3.1. Las partes esenciales serán marcadas de acuerdo con el Art. END 3.1 Un control de ruido será llevado a cabo de acuerdo con el Reglamento Técnico.

A las operaciones preliminares los pilotos deberán presentar su licencia FIM, licencia de manejo, Certificado de Seguro Internacional (carta verde) junto con su casco para que sea marcado.

ORDEN DE SALIDA

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

RECORRIDO Primer día:

El recorrido del primer día consistirá en_____ vueltas de_____km. dividido en _____controles horarios por vuelta. Habrá un total de_____pruebas especiales, de las cuales_____(n°) serán en circuito cerrado y_____(n°) serán pruebas de Enduro en línea.

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).

CALIFICACIÓN DE LA PRUEBA

Las penalidades serán de acuerdo con el Art. END 5.15.

CENTRO DE OPERACIONES Y REUNIONES DEL JURADO

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

Las reuniones del Jurado Internacional serán en_____(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 anunciados en la puerta del salón de reuniones del Jurado Internacional.

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 líquido, 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.

PREMIACIONES

Los siguientes premios serán otorgados a_____.

CEREMONIA DE ENTREGA DE PREMIOS

La ceremonia de entrega de premios tendrá lugar en_____(lugar) a las _____aproximadamente (hora).

OFICIALES A CARGO DEL EVENTO

Presidente del Jurado FIM-LA:_____Lic. FIM/FIM-LA N°:_____
Representante del jurado FIM-LA_____Lic. FIM/FIM-LA N°:_____
Representante Nacional de jurado FMNR:_____Lic. FIM/FIM-LA N°:_____
Oficial Técnico FMNR:_____Lic. FIM/FIM-LA N°:_____
Oficial de la Comisión de Medioambiente:_____Lic. FIM/FIM-LA N°:_____
Oficial Médico en Jefe (CMO):_____Lic. FIM/FIM-LA N°:_____
Director de Carrera:_____Lic. FIM/FIM-LA N°:_____
Oficial Cronometrista:_____Lic. FIM/FIM-LA N°:_____

Secretario(a) del evento:_____Lic. FIM/FIM-LA N°:_____

Delegados FMN: de acuerdo el Art. 11.8 del Código Deportivo. NOTAS:

Anexo 4.- Guía para conocer las actividades que puede realizar la Asistencia Externa en el Campeonato Latinoamericano de Enduro

INSTRUCCIONES PARA ASISTENCIA EXTERNA

