



**REGLAMENTO GENERAL
ENDURO DE CHILE
2024**

**CAMPEONATO NACIONAL
DE ENDURO FIM**



Contenidos:

CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO 2024	7
GENERALIDADES	10
ART. 1.1 COMISION NACIONAL DE ENDURO	10
ART. 1.2 COMISION DE REGLAMENTO Y RANKING	10
ART. 1.3 COMISION DE APELACIONES	11
ART. 1.4 COMISION DE DISCIPLINA	11
NORMAS PARA LA COMPETENCIA	12
ART. 2.1 PUNTAJE	12
ART. 2.2 EMPATE	13
ART. 2.3 CONOCIMIENTO Y RESPETO DE LOS REGLAMENTOS	13
ART. 2.4 REGLAMENTOS PARTICULARES	13
ART. 2.5 MODIFICACIONES A LOS REGLAMENTOS PARTICULARES	13
ART. 2.6 INSCRIPCIONES	14
ART. 2.7 RECEPCION DE LAS INSCRIPCIONES	14
ART. 2.8 CIERRE DE INSCRIPCIONES	14
ART. 2.9 NÚMERO DE COMPETIDORES	14
ART. 2.10 RECHAZO DE INSCRIPCION	14
ART. 2.11 INSCRIPCIONES CONDICIONADAS	14
ART. 2.12 VALOR DE LAS INSCRIPCIONES	15
ART. 2.13 RECORRIDOS	15
PARTICIPANTES	16
ART. 3.1 CLASES DE PARTICIPANTES	16
ART. 3.2 CATEGORIA DE LOS PARTICIPANTES	16
ART. 3.3 CLASIFICACION DE LOS PILOTOS	17
a) PRO	17
b) EXPERTOS	17
c) INTERMEDIOS	18
d) PROMOCIONALES	18
ART. 3.4 CONSIDERACIONES GENERALES PARA LAS CATEGORIAS	18



DISPOSICIONES GENERALES PARA LA COMPETENCIA	20
ART. 4.1 VEHICULOS ADMITIDOS	20
ART. 4.2 LICENCIAS	20
ART. 4.3 RESPONSABILIDAD	20
ART. 4.4 CARTA RENUNCIA	20
ART. 4.5 ACCIDENTES	21
ART. 4.6 MARCACION DEL TERRENO	21
ART. 4.7 REGULACIONES DE TRANSITO LOCALES	21
ART. 4.8 SECTORES IMPRACTICABLES	22
ART. 4.9 TIPOS DE COMPETENCIA	22
ART. 4.9.1 Cross Country:	22
ART. 4.9.2 FIM:	22
ART. 4.10 DESARROLLO DE LA COMPETENCIA	22
ART. 4.11 DETENCION PREMATURA DE UN EVENTO	22
ART. 4.12 RESULTADOS	22
ART. 4.13 PREMIACIONES	23
ART. 4.14 CEREMONIA DE PREMIACIÓN	23
ART. 4.15 DURACIÓN DEL EVENTO	23
ART. 4.16 LLEGADAS Y ABANDONOS	23
ART. 4.17 RETIROS	23
ART. 4.18 CIRCULACION DE MOTOCICLETAS	23
4.18.01 LLEGADA	24
ART. 4.19 CRONOMETRAJE	24
ART. 4.20 CEDA EL PASO	24
ART. 4.21 DETENCION DENTRO DE UN TRAMO	24
ART. 4.22 CONTROLES DE PASO	24
SECTORES DEL RECINTO	25
ART. 5.1 PORTERIA	25
ART. 5.2 AREA DE PRÁCTICA	25
ART. 5.3 PARQUE CERRADO	25
ART. 5.4 PARTIDA O LARGADA	27
5.4.1 Orden de largada General	27
5.4.2 Solo Cross Country	27
ART. 5.5 LLEGADA	27
ART. 5.6 ZONA DE CARPAS	27



ART. 5.7 ZONA DE ESTACIONAMIENTO	28
ART. 5.8 ZONA DE ABASTECIMIENTO	28
ART. 5.9 ZONA DE CRONOMETRAJE	28
OFICIALES DE LA PRUEBA	29
ART. 6.1 DE LA ORGANIZACIÓN DEL EVENTO.....	29
ART 6.2 FUNCIONES PROHIBIDAS	29
ART. 6.3 COMISION DEPORTIVA.....	29
ART. 6.4 ATRIBUCIONES DE LA COMISION DEPORTIVA	29
ART.6.5 OBLIGACIONES DE LA COMISION DEPORTIVA O JURADO	30
ART.6.6 COMISARIO TÉCNICO	30
ART. 6.7 DIRECTOR DE LA PRUEBA.....	31
ART. 6.8 JUEZ DE PARQUE CERRADO	31
ART. 6.9 CRONOMETRADORES	31
ART. 6.10 CONTROLES DE PASO	32
ART. 6.11 PRODUCTORA.....	32
RECLAMOS.....	33
ART. 7.1 DERECHO DE RECLAMACION.....	33
ART. 7.2 PRESENTACION DE LAS RECLAMACIONES	33
ART. 7.3 PLAZOS DE RECLAMACION.....	33
ART. 7.4 APELACION	33
PENALIZACIONES	34
ART. 8.1 PENALIZACIONES	34
DESCALIFICACION.....	34
NO LARGA	35
Art. 8.2 INFORME DE INFRACCIONES	35
ESPECIFICACIONES DE LAS MOTOCICLETAS.....	36
ART.9.1 INDICE SONORO	36
ART. 9.2 SEGURIDAD	36
ART.9.3 NEUMÁTICOS.....	37
ART.9.4 PATAS DE APOYO.....	37
ART.9.5 LUCES	37
ART. 9.6 CAMBIO DE MOTOCICLETA	37
ART.9.7 CONTROL DE LAS MOTOCICLETAS.....	37
Art. 9.8 FUERZA MOTRIZ EXTERNA	37
ART. 9.10 ASISTENCIA EXTERNA.....	37



ART. 9.11 CONTACTOS NO AUTORIZADOS	38
ART. 9.12 PUBLICIDAD.....	38
ANEXO CARRERAS MODALIDAD F.I.M.	39
062. 1 GENERALIDADES	39
062. 2 RECORRIDO	39
062. 9 PUNTUACION PARA EL CAMPEONATO	39
062. 37 ABASTECIMIENTOS	40
FUNCIONAMIENTO Y CONTROL	40
062. 52 CRONOMETRAJE (INSTRUMENTOS)	41
062. 53 TARJETA DE CONTROL HORARIO Y TARJETA DE CONTROL DE PASO	42
062. 54 INDICACIÓN DE LOS CONTROLES HORARIOS (CH)	42
062. 55 PROCEDIMIENTO A LOS CONTROLES HORARIOS	42
062. 57. CALCULO DE LAS PENALIZACIONES A LOS CONTROLES HORARIOS	43
062. 58 TIEMPO MAXIMO	43
062. 59 RECLAMO DE TOLERANCIA ESPECIAL	43
062. 60 CONTROLES DE PASO (CP)	43
062. 61 PRUEBAS ESPECIALES (PE)	43
062. 63 REVISIÓN FINAL	45
062. 64 LISTADO DE PENALIZACIONES	46
REGLAS GENERALES	46
062. 70 OFICIALES	46
062. 71 ACEPTACION DE LAS DECISIONES OFICIALES	46
062. 75 INTERPRETACION DE LOS REGLAMENTOS	46
ANEXO NÚMEROS DE ENDURO	49
Art.1.Definición	49
Art. 2. Tipografías para números	49
Art. 3. Fijación	49
Art. 4. Tamaño	50
ANEXO CODIGO DEL MEDIO AMBIENTE	51
PRINCIPIOS GENERALES	51
OFICIAL DEL MEDIO AMBIENTE DE LA FIM	52
DELEGADO DEL MEDIO AMBIENTE DE LA FIM	52
SONIDO	52
4.3 MEDIDAS DEL NIVEL SONORO	53
4.4 SISTEMA DE SONIDO	53



5. COMBUSTIBLE	53
6. PROTECCION DEL SUELO	54
7. LAVADO DE LAS MOTOS	54
8. ACCIONES A SER TOMADAS POR LOS PARTICIPANTES-PILOTOS	54
9. REQUERIMIENTOS PARA FOMENTAR UN COMPORTAMIENTO FAVORABLE DE LOS ESPECTADORES	55
10. ACCIONES A REALIZAR POR LOS ORGANIZADORES	55
10.2 ACCIONES A TOMAR	56
10.3 PUBLICIDAD	56
10.4 Paddock de corredores, Areas de Servicio y Areas de Control de tiempo.	56
10.5 Despues del evento	57
11. RECOMENDACIONES A LOS USUARIOS DE CARRETERA	57
11.2 Conducta de los pilotos	57
NORMAS RECOMENDADAS PARA EL APROVISIONAMIENTO DE INSTALACIONES SANITARIAS EN LOS EVENTOS O CAMPEONATOS	58



CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO 2024

La Federación de Motociclismo de Chile, a través de la Comisión de Enduro Nacional, invita a todos los pilotos de Enduro a ser parte del campeonato **ENDURO FIM CHILE 2024** (EFC), que se realizará entre la cuarta y la novena región, buscando las mejores locaciones de acuerdo con la época del año para ofrecer los circuitos más técnicos y desafiantes posible para la práctica del Enduro más competitivo de Latinoamérica. Tendremos 1 fecha simple y 5 fechas dobles.

El campeonato FIM mantendrá su nivel para las categorías altas Pro E1, Pro E2 y Pro Junior. También pondremos énfasis a la incorporación de nuevos pilotos en las categorías menores para aumentar la masa de pilotos que se desarrollan al alero del campeonato más competitivo del país, para esto, se incluirá desvíos en el circuito para las categorías promocionales y se hará más fácil el recorrido sin bajar el nivel a las categorías mayores.

CONDICIONES PARTICULARES

- En cada fecha se premiará de la siguiente manera:
 - Categorías Pro, Expertos, Intermedios - Hasta el 6° lugar
 - Categorías promocionales e infantiles - Hasta el 6° lugar
- El Campeonato Nacional premiará a los 3 primeros lugares y es requisito para recibir un trofeo, haber corrido al menos 6 fechas.
- El mejor Piloto de Scratch Recibirá la copa **TROPHY** en la que se inscribirá su nombre con una placa recordatoria.
- El mejor Piloto de la Categoría Junior recibirá la copa **JUNIOR** en la que se inscribirá su nombre con una placa recordatoria.
- La mejor piloto de la categoría Mujeres Open recibirá la copa **WOMEN** en la que se inscribirá su nombre con una placa recordatoria.
- La última fecha tendrá puntaje doble.
- Descarte de fechas: Se podrá descartar una fecha durante el campeonato, sin requisito de haber asistido.
- Todos los pilotos deben correr con licencia FMC en alguna de las dos modalidades disponibles: Anual o por un evento. Los valores serán publicados en el sitio de la FMC <http://www.fmc.cl>
- Aplica el reglamento de Enduro FIM 2024.
- Los pilotos deberán contar con un seguro médico propio que cubra sus gastos en caso de accidentes en actividades de motociclismo.
- Independiente del seguro, por el solo hecho de inscribirse para la carrera, el piloto acepta las condiciones estipuladas en el formulario de inscripción.
- El valor de la inscripción será publicado en el reglamento particular

Calendario:

- 1ª : 9 de marzo
- 2ª : 20 y 21 de abril
- 3ª : 4 y 5 de mayo
- 4ª : 17 y 18 de agosto
- 5ª : 14 y 15 de septiembre
- 6ª : 9 y 10 de noviembre

ISDE GALICIA: Galicia, 14 al 19 de octubre de 2023

CATEGORIAS

Nivel	Categoría	Edad	Cilindrada	Números	Rango números	Medalla
PRO	Enduro 1		Hasta 250 2T y 4T	Blanco	1 al 199	Pro E1
	Enduro 2		Sobre 250 2T y 4T	Blanco		Pro E2
	Junior 1	< 23	Hasta 250 2T y 4T	Blanco		Pro Junior 1
	Junior 2	< 23	Sobre 250 2T y 4T	Blanco		Pro Junior 2
	Pro > 30	> 30	Open	Blanco		Pro > 30
Experto	Enduro 1		Hasta 250 2T y 4T	Blanco	201 al 399	Experto E1
	Enduro 2		Sobre 250 2T y 4T	Blanco		Experto E2
	Junior	< 20	Open	Blanco		Experto Junior
	Master A	> 40	Open	Blanco		Experto > 35
Intermedio	Enduro 1		Hasta 250 2T y 4T	Negro	401 al 599	Intermedio E1
	Enduro 2		Sobre 250 2T y 4T	Negro		Intermedio E2
	Junior	< 18	Open	Negro		Intermedio Junior
	Master B	> 45	Open	Negro		Intermedio > 42
	Mujeres-Open		Open	Blanco		800 al 899
Promocionales	Junior	< 17	Open	Negro	600 al 799	Promocional Junior
	Open		Open	Negro		Promocional Open
	Promo > 30	> 30	Open	Negro		Promocional > 30
	Master C	> 50	Open	Negro		Master > 50
	Mujeres-promo		Open	Blanco		800 al 899
Nivel	Edad	Circuito	Categoría	Números	Rango números	Medalla
Enduro 85	15	Largo	Desde 85 2T/ 150 4T	Blanco	1 al 99	Enduro 85 hasta 15
	13	Largo	Desde 85 2T/ 150 4T	Blanco	100 al 199	Enduro 85 hasta 13
Enduro 65	12	Mediano	65 2T / 110 4T	Blanco	200 al 299	Enduro 65 hasta 12
	9	Mediano	65 2T / 110 4T	Blanco	300 al 399	Enduro 65 hasta 9

La cantidad máxima de pilotos participantes se especificará en el Reglamento particular de cada fecha. Habrá 4 niveles de exigencia en 19 categorías. El piloto deberá pagar su licencia para reservar número. La reserva de números para licencia SPOT se abrirá un mes antes de la primera fecha. Los números reservados que no se utilicen en dos fechas seguidas, se pierden y quedan libres para ser reservados por otro piloto.

La categoría Mujeres del FIM tendrá dos niveles. INTERMEDIOS y PROMOCIONALES.

Se pide respetar el uso de números de los pilotos que tradicionalmente lo usan. A partir del 1° de marzo, se libera esta restricción y todos los números no utilizados podrán ser reservados, excepto el número 1 que corresponde al campeón del campeonato del año anterior. Si no lo usa, se bloqueará.

Todas las categorías están sujetas a un número mínimo de 6 pilotos y en caso de no haber quorum, se fusionarán con la categoría inmediatamente superior. La aplicación de esta regla queda a criterio de la comisión de Enduro para proteger ciertas categorías de pilotos emergentes.

CATEGORÍAS MASTER

Se actualizaron los rangos de edades de las categorías master pero se establece un período de transición de acuerdo a la siguiente tabla:

	2024 Mayor a	2025 Mayor a	2026 Mayor a	2027 Mayor a	2028 Mayor a
Master A	36	37	38	39	40
Master B	43	44	45	45	45
Master C	50	50	50	50	50

La edad es cumplida a la fecha del evento.

Las 4 Categorías Infantiles serán las siguientes:

Nivel	Edad	Circuito	Categoría	Números	Rango números	Medalla
Enduro 85	15	Largo	Desde 85 2T/150 4T	Blanco	1 al 99	Enduro 85 hasta 15
	13	Largo	Desde 85 2T/150 4T	Blanco	100 al 199	Enduro 85 hasta 13
Enduro 65	12	Mediano	65 2T /110 4T	Blanco	200 al 299	Enduro 65 hasta 12
	9	Mediano	65 2T /110 4T	Blanco	300 al 399	Enduro 65 hasta 9

Todas estas categorías dependerán de la cantidad de pilotos inscritos y podrán ser modificadas si no cumplen con un mínimo de pilotos inscritos.

CONDICIONES DEPORTIVAS Y SEGURIDAD DE MOTOCICLETA:

Las motos deben estar en muy buenas condiciones de seguridad. Se hará una inspección al ingreso de parque cerrado y de existir algún problema, se llamará a viva voz al piloto para solucionar el problema antes de largar. Si no logra solucionar el problema, el director de la carrera podrá negar la largada.

Neumáticos: Se exige solo neumático trasero tipo FIM para categorías PRO y Expertos.

Además, para todas las categorías:

- Protector Central de manubrio.
- Cubre Piñón (protector).
- Manillas en buen estado con terminación en bola o protector.

PUBLICIDAD DE EQUIPOS

Rige el reglamento de Paddock 2024. Los pilotos y equipos no pueden comprometer la exhibición de piezas publicitarias sin autorización escrita de la productora. De todas formas, la colocación de estáticos, banderas e inflables está prohibida. Cualquier otra pieza publicitaria, debe contar con la debida autorización.

Las Marcas de moto o cualquier tipo de vehículo, lubricantes, marcas de tiendas de moto, accesorios, suspensiones, bebidas energéticas e isotónicas, etc., son quienes hacen posible la realización de un campeonato de alto nivel. La exhibición de patrocinadores de los equipos que estén en conflicto con los auspiciadores oficiales deberá cubrir la publicidad durante el desarrollo del evento, salvo que cuente con autorización escrita de la productora.

Este reglamento y toda la información del campeonato se mantiene actualizado en <http://www.endurofim.cl>

Contacto para Enduro: enduro@fmc.cl



CAPITULO 1

GENERALIDADES

La aplicación de este reglamento es obligatoria en todas las competencias oficiales de Enduro que se realicen en Chile.

Para normar la colaboración y obligaciones entre los clubes y la aplicación del presente Reglamento, existirá:

- a) Comisión Nacional de Enduro (CONAEN)
- b) Comisión de Reglamentos y Ranking
- c) Comisión de Apelaciones
- d) Comisión de Disciplina

ART. 1.1 COMISION NACIONAL DE ENDURO

La Comisión Nacional de Enduro, es el Representante de la Federación de Motociclismo de Chile ante los Clubes Nacionales, Asociaciones y Federaciones debidamente acreditadas.

Estará formada por:

- Representante del Directorio de la Federación de Motociclismo (FMC)
- Personas que estén relacionadas con el Enduro y posean una licencia FIM o FIM LATAM

Atribuciones:

- 1) Fiscalizar que todo Organismo Organizador de Competencias de cumplimiento fiel a las normas que rigen las mismas, ya sean técnicas, ambientales, de seguridad, disciplinarias y/o de Organización de Carreras y aplicar sanciones administrativas o económicas, si correspondiera, así como fijar aranceles por la organización de un evento o campeonatos.
- 2) Aprobar el calendario de fechas con que contarán los distintos Campeonatos y sus modalidades.
- 3) Pedir a los Organizadores de Competencias la presentación con antelación de los reglamentos del o los eventos y toda documentación que estime conveniente para la correcta fiscalización de estas.
- 4) Aprobar solicitud de nuevos clubes integrantes.
- 5) Aprobar la clasificación de pilotos.
- 6) Aprobar, redactar o introducir modificaciones a los Reglamentos.
- 7) Pasar a la Comisión de Disciplina los casos que estime necesarios o a solicitud de los Jurados de un Evento.

ART. 1.2 COMISION DE REGLAMENTO Y RANKING

Formación: Esta comisión estará integrada por un número de miembros igual al número de clubes integrantes de la CONAEN.

Duración: La nominación de la comisión es de 13 meses a contar de Marzo.

Sesiones: La comisión deberá reunirse a lo menos 2 veces por temporada al inicio y al término, sin perjuicio que se reúna en el transcurso del Campeonato para estudiar



modificaciones al Reglamento, para el año siguiente, analizar peticiones de pilotos a solicitud de la Directiva de un Club, o revisar posibles irregularidades del Ranking.

Atribuciones: Introducir modificaciones a los Reglamentos una vez finalizado el Campeonato, como también durante el transcurso de este, si las condiciones así lo ameritan, y presentar las mismas a la CONAEN para su aprobación; cambiar a un piloto de categoría (casos muy especiales) aún durante el Campeonato.

Obligaciones:

- 1) Recibir sugerencias por escrito de los miembros de los clubes y de los pilotos para mejorar o modificar este Reglamento, el de las carreras, y el Ranking.
- 2) Terminado cada campeonato, proponer e introducir las modificaciones tendientes a hacer mejor y más operable el Reglamento y someterlos a la aprobación de la CONAEN.
- 3) Hacer la calificación de los pilotos para la próxima temporada, de acuerdo con este reglamento y someterlos a la aprobación de la CONAEN.
- 4) Después de cada fecha del Campeonato deberá entregar el ranking actualizado a la CONAEN para su publicación.

ART. 1.3 COMISION DE APELACIONES

Esta comisión tendrá por objeto resolver los casos que se presenten y/o que no estén considerados en el Reglamento o cuando sean apelados los fallos de la Comisión Deportiva.

Formación: Estará compuesta por el representante de la CONAEN más un número de miembros igual al número de clubes organizadores, donde cada club nombra un miembro.

Los miembros que estén involucrados directamente en el caso a resolver deberán declararse incompetentes, y su puesto en la presente Comisión de Apelación podrá ser ocupado por otro miembro de su propio Club.

Sesiones: Sesionará dentro de las 48 horas de haberle sido solicitado por la Comisión Deportiva, la CONAEN, o su actuación sea necesaria por apelación de 2ª instancia de los afectados.

Atribuciones: Resolverá los casos que le son presentados. Sus fallos no son apelables, son de última instancia.

Obligaciones: Los casos resueltos deben presentarse a la Comisión de Reglamentos, para que ésta decida si la falta se agrega al Reglamento en el Capítulo Sanciones.

Los casos deben ser resueltos dentro de los 5 días hábiles posteriores a recibir el reclamo.

ART. 1.4 COMISION DE DISCIPLINA

Estará formada por los miembros designados por la Federación de Motociclismo de Chile y funcionará bajo las atribuciones y obligaciones de los estatutos de la misma. Verá todos los casos que le sean entregados por la CONAEN.



CAPITULO 2

NORMAS PARA LA COMPETENCIA

El objetivo de las competencias de Enduro es integrar a la práctica del Motociclismo Deportivo a una gran masa de gente, así como el de preparar competitivamente a las categorías superiores. Todo organizador de una competencia no debe perder de vista estos objetivos.

Cada año se realizarán los Campeonatos que determine la CONAEN.

Se proclamará Campeón de una categoría al corredor que obtenga la mayor cantidad de puntos.

Todas las competencias que se realicen deberán cumplir irrestrictamente el presente reglamento y las Normas de Organización de Competencias.

Aquellas competencias cuya modalidad sea FIM, deberán atenerse, también a las normas de los artículos que se detallan en el anexo FIM de este reglamento.

ART. 2.1 PUNTAJE

El sistema de puntaje será:

- 1º lugar 25 puntos
- 2º lugar 22 puntos
- 3º lugar 20 puntos
- 4º lugar 18 puntos
- 5º lugar 16 puntos
- 6º lugar 15 puntos
- 7º lugar 14 puntos
- 8º lugar 13 puntos
- 9º lugar 12 puntos
- 10º lugar 11 puntos
- 11º lugar 10 puntos
- 12º lugar 9 puntos
- 13º lugar 8 puntos
- 14º lugar 7 puntos
- 15º lugar 6 puntos
- 16º lugar 5 puntos
- 17º lugar 4 puntos
- 18º lugar 3 puntos
- 19º lugar 2 puntos
- 20º lugar 1 punto

A partir del lugar 21, se otorgará 1 punto a todo corredor que termine reglamentariamente la prueba. El piloto que haya obtenido el mayor número de puntos en las competencias válidas para un Campeonato Nacional de Enduro será el Campeón Nacional de Enduro en su clase.

Se premiarán al final del Campeonato Nacional, a los 6 primeros lugares de cada categoría. 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.



ART. 2.2 EMPATE

En caso de empate se procederá resolviendo a favor del que haya obtenido mayor número de primeros puestos. De subsistir el empate, a favor del que haya obtenido más segundos puestos y así sucesivamente. De subsistir el empate será resuelto a favor del que tenga mejor figuración en la última competencia puntuable.

ART. 2.3 CONOCIMIENTO Y RESPETO DE LOS REGLAMENTOS

Toda persona, Agrupación o Club que organice o participe de una competencia oficial, está obligada a conocer el presente Reglamento y sus Anexos, cuando corresponda, comprometiéndose a acatarlo sin restricciones, aceptando las consecuencias que pudieran resultar de ello, renunciando a todo recurso ante árbitros o tribunales no previstos en el Código.

ART. 2.4 REGLAMENTOS PARTICULARES

Las competencias estarán regidas por este Reglamento, el Reglamento Específico del Campeonato el Reglamento Particular de cada carrera y en los casos específicamente mencionados, por el Reglamento FIM Internacional.

En el Reglamento Particular debe figurar a lo menos:

- a) El nombre del club organizador
- b) Una mención de que la competencia se realiza bajo las normas de este Reglamento, y de cualquier otro que se requiera.
- c) Lugar y Fecha del evento así como indicaciones sobre su acceso.
- d) La composición de la Comisión Deportiva y el Director de la prueba, sus teléfonos y/o correo electrónico.
- e) Tipo de competencia.
- f) Horas de las largadas, tipo largada y orden de categoría.
- g) Todas las informaciones útiles concernientes al evento (longitud de vuelta, número de vueltas, número pruebas especiales).
- h) Hora de apertura y cierre de parque cerrado.
- i) Valor de la Inscripción
- j) La forma en que se comunicarán o avisarán cambios en las carreras (reunión de pilotos, pizarra oficial, etc.)
- k) La obligatoriedad de los pilotos, y de sus acompañantes de dejar el terreno limpio y sin desechos, bajo la pena de ser descalificados por no cumplir con lo anterior.

Se adjunta un modelo en el Anexo de Reglamento Particular.

ART. 2.5 MODIFICACIONES A LOS REGLAMENTOS PARTICULARES

Ninguna modificación deberá aportarse a los Reglamentos Particulares después de la apertura de las inscripciones, salvo decisión de la Comisión Deportiva por razones climáticas, o de fuerza mayor o de seguridad. Estas decisiones se comunicarán según el mecanismo detallado en el Reglamento Particular.



ART. 2.6 INSCRIPCIONES

Por el hecho de la inscripción, tanto el piloto como el Club organizador, quedan obligados a someterse al presente reglamento.

En caso de suspensión del evento o postergación de este, el piloto podrá solicitar la devolución del importe de su inscripción, deduciendo los costos administrativos si se utiliza una aplicación en base a comisiones y pago electrónico.

ART. 2.7 RECEPCION DE LAS INSCRIPCIONES

Las inscripciones definitivas deben hacerse en la página del campeonato <http://www.endurofim.cl> o donde lo indique el reglamento particular.

Es responsabilidad del piloto verificar que su inscripción y pago se hayan efectuado correctamente, antes de la hora de llamada del primer piloto.

ART. 2.8 CIERRE DE INSCRIPCIONES

El cierre de inscripciones se realizará de acuerdo con lo estipulado en el Reglamento Particular correspondiente.

ART. 2.9 NÚMERO DE COMPETIDORES

Cada uno de los eventos puede ser cancelados si el número de los participantes es insuficiente para garantizar el financiamiento de la fecha y la competitividad de este.

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 hubiera demasiados pilotos inscritos, el método usado para seleccionar dichos pilotos deberá de estar descrito en el Reglamento Particular 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 del año anterior.

ART. 2.10 RECHAZO DE INSCRIPCION

Toda inscripción que contenga datos falsos podrá ser considerada como nula: el firmante de la inscripción podrá ser amonestado y el caso será referido a la Comisión de Disciplina o Ranking según corresponda. La FMC o el club organizador podrá rechazar la inscripción de pilotos que estén sancionados o que presenten deudas o castigos anteriores.

Si con posterioridad a haber intervenido en una competencia, a un corredor se le descubra falsedad en los datos de inscripción podrá ser descalificado y quitado los puntos obtenidos.

ART. 2.11 INSCRIPCIONES CONDICIONADAS

El Reglamento Particular podrá prever la aceptación de inscripciones bajo ciertas reservas bien definidas, pudiendo comunicar al participante el rechazo a su solicitud. Asimismo, un piloto que se inscriba como socio de un Club para optar a un menor valor, no siéndolo, será descalificado y pasado a la Comisión de Disciplina. Igual criterio se aplicará a las empresas y carpas que deseen concurrir al evento, las que deberán registrarse antes del cierre de inscripciones, cancelar el valor acordado en este Reglamento, y entregar al productor del evento una lista de las personas a cargo, mecánicos y auxiliares que actuarán por ellas. Todas estas personas quedarán supeditadas a la autoridad de la Comisión Deportiva, quien podrá juzgar su comportamiento, pudiendo incluso exigir el abandono del recinto si fuera necesario, perdiendo el importe de su inscripción.



La Comisión Deportiva se reservará el derecho a no admitir carpas, camiones o vehículos que exhiban marcas o logotipos de auspiciadores no autorizados por la CONAEN, el productor o por el Club organizador.

ART. 2.12 VALOR DE LAS INSCRIPCIONES

La CONAEN fijará los valores de inscripción para cada Campeonato y no podrá ser modificado durante el año sin un acuerdo escrito de los organizadores.

ART. 2.13 RECORRIDOS

El trazado de una competencia podrá ser revisado (recorrido) con 24 horas de anterioridad al evento por las personas que la CONAEN determine, salvo que los Comisarios autoricen un plazo menor. Los Reglamentos Particulares podrán prever la posibilidad de permitir a los participantes un reconocimiento del recorrido.

La duración de una prueba para las categorías Pro, considerando los tiempos promedio reales de la carrera completa, no podrá ser inferior a dos horas ni superior a 7 horas 30 minutos. En casos especiales se podrá organizar una competencia de mayor o menor duración, lo que deberá ser anunciando en el Reglamento Particular de la carrera.

Las especiales y/o los tramos cronometrados deberán estar fuera de las vías de tráfico público y/o protegidos con bandereros, demarcando claramente todos los caminos y senderos de acceso y salidas a ellos.

Se evitará en lo posible los recorridos donde los vehículos puedan alcanzar altas velocidades, así como zonas especialmente peligrosas. En todo caso, prevalecerán las Normas del Tránsito sobre este y otros reglamentos, en aquellos tramos de enlaces urbanos, salvo que la autoridad competente autorice excepciones (por ejemplo: menores de edad conduciendo en tramos urbanos).

Se debe trazar de tal forma los recorridos cronometrados, que de preferencia la llegada esté siempre cerca del punto de partida inicial.

CAPITULO 3

PARTICIPANTES

Se permitirá correr a cualquier participante poseedor de una licencia deportiva otorgada por la FMC. En caso de ser menor a 18 años deberá presentar obligatoriamente una autorización notarial de sus padres o tutor legal, autorizándolo a competir.

EDAD: Se considera que cumple con el requisito (edad) si lo hace en cualquier momento del año en curso (1° de Enero al 31 de Diciembre del año en curso). Para las categorías con límite superior de edad (menores y junior) El piloto debe tener hasta la edad límite al 1° de Enero del año de la competencia.

ART. 3.1 CLASES DE PARTICIPANTES

Los participantes según su experiencia y resultados obtenidos serán encasillados en:

- Pro
- Expertos
- Intermedios
- Promocionales

ART. 3.2 CATEGORIA DE LOS PARTICIPANTES

Según las clases de participantes, edad de estos, tipo de moto, y sexo, quedarán divididos en las siguientes categorías:

ADULTOS						
Nivel	Categoría	Edad	Cilindrada	Números	Rango números	Medalla
PRO	Enduro 1		Hasta 250 2T y 4T	Blanco	1 al 99	Pro E1
	E1 Elite		Hasta 250 2T y 4T	Blanco		E1 Elite
	Enduro 2		Sobre 250 2T y 4T	Blanco		Pro E2
	E2 Elite		Sobre 250 2T y 4T	Blanco		E2 Elite
	Junior	< 23	Hasta 250 2T y 4T	Blanco		Pro Junior
	Junior Elite	<23	Hasta 250 2T y 4T	Blanco		Junior Elite
	Pro > 30	> 30	Open	Blanco		Pro > 30
Juvenil	< 21	125 CC 2T, 150 CC 2T	Blanco		Pro Juvenil	
Experto	Enduro 1		Hasta 250 2T y 4T	Blanco	1 al 99	Experto E1
	Enduro 2		Sobre 250 2T y 4T	Blanco		Experto E2
	Junior	<20	Hasta 250 2T y 4T	Blanco		Experto Junior
	>35		Open	Blanco		Experto > 35
Intermedio	Enduro 1		Hasta 250 2T y 4T	Negro	300 al 499	Intermedio E1
	Enduro 2		Sobre 250 2T y 4T	Negro		Intermedio E2
	Junior	<18	Hasta 250 2T y 4T	Negro		Intermedio Junior
	>42		Open	Negro		Intermedio > 42
Promocionales	Mujeres-Open		Open	Blanco	800 al 899	Mujeres
	Junior	< 17	sobre 100 2T/150 4T hasta 250 4T/250 2T	Negro	500 al 700	Promocional Junior
	Open		Open	Negro		Promocional Open
	Promo >30	> 30	Open	Negro		Promocional > 30
	Master	> 50	Open	Negro		Master > 50
Mujeres-promo		Open	Blanco	800 al 899	Mujeres	

Las cilindradas quedan definidas de acuerdo con las siguientes clases:

ENDURO 1:

Cilindradas hasta 250 cc 2T y 4T

ENDURO 2:

Cilindradas 450 4T

ENDURO 3:

Cilindradas sobre 250 cc 2T y sobre 450 4T



Mayores de 35 Cilindrada libre.

Mayores de 42 Cilindrada libre.

Master Mayores de 50: Cilindrada Libre.

damas: Cilindrada Libre.

Juveniles: Motos de 125cc 2T y 150cc 2T

Los rangos de las respectivas clases están especificados en el reglamento técnico de la FIM.

Para que una categoría se forme necesitará de un mínimo de 4 pilotos según sea el caso) en el primer cierre de inscripciones. De no contar con este número de inscritos, los pilotos deberán participar en la categoría inmediatamente superior, de no ser posible, queda desierta la categoría.

El Reglamento específico de un campeonato podrá eliminar alguna categoría y refundirla de acuerdo con los parámetros señalados.

El director de la Prueba podrá ordenar la revisión de cualquier motocicleta, por propia decisión o a pedido de cualquier equipo o corredor. Los equipos o corredores deberán dejar en caución un cheque en garantía para garantizar los gastos del desarme. Si dicha motocicleta cumple con las normas de su categoría, los costos de armado y desarmado correrán por cuenta del demandante. Si no cumple, los costos serán asumidos por el dueño de la motocicleta y dicho corredor será descalificado. Si la revisión es solicitada por los oficiales de la prueba, los mismos no deberán cancelar ningún gasto. El encargado de la tarea de verificación será el Comisario Técnico de la Prueba.

Si a juicio del Jurado existió mala intención o intento de engañar, el corredor podrá ser pasado al Tribunal de Disciplina.

ART. 3.3 CLASIFICACION DE LOS PILOTOS

Según su historial, edad, y los resultados del último año, los pilotos se clasificarán como sigue:

a) PRO

Serán designados pilotos Pro, con relación al último Campeonato Nacional de Enduro:

Los pilotos que en años anteriores compitieron en Pro Los pilotos que, habiendo competido durante el año en Expertos, demuestren méritos para ser ascendidos a Pro, labor que juzgará la Comisión de Ranking.

Los pilotos que en los últimos años hayan participado en las categorías PRO, MX1B, MX2A y MX2B del Campeonato Nacional de MotoCross salvo autorización expresa de la Comisión de Ranking.

Los pilotos extranjeros que a juicio de la Comisión de Ranking únicamente, demuestren antecedentes para competir en esta categoría.

Ningún piloto sin ranking de Pro puede inscribirse en esta categoría sin autorización de la comisión de ranking. De hacerlo, será reclasificado en la categoría correspondiente y pierde los puntos de la fecha.

b) EXPERTOS

Serán designados pilotos Expertos, con referencia al Campeonato de Chile de Enduro:



Todos los pilotos de la categoría Expertos, que no hayan ascendido.

Serán ascendidos a la categoría Expertos los pilotos que compitiendo en las categorías Intermedios demuestren méritos para ser ascendidos a Expertos por la Comisión Ranking.

Los pilotos extranjeros que, a juicio de la Comisión de Ranking, demuestren antecedentes para competir en esta categoría.

Pilotos con antecedentes en competencias de motocross a juicio de la Comisión de Ranking.

Pilotos con ranking Pro que cumplan los 35 años pueden participar solamente en Categoría Expertos Mayores de 35.

Pilotos con ranking de Pro que cumplan los 35 años NO PUEDEN participar en calidad de Experto en las categorías Expertos E1, Expertos E2-E3.

c) INTERMEDIOS

Serán designados pilotos intermedios:

Pilotos Intermedios que no hayan sido ascendidos.

Pilotos con ranking de Pro o Experto que cumplan los 42 años pueden participar en la categoría Intermedio Mayores de 42 para la contabilización de sus puntos según Artículo 3.3 letra E del Reglamento General de Enduro de Chile.

Pilotos con ranking de Pro o Experto que cumplan los 42 años NO PUEDEN participar en calidad de Intermedio en las categorías Intermedios E1, Intermedios E2-E3.

Serán ascendidos a la categoría Intermedios los pilotos que, compitiendo en la categoría Promocionales, demuestren méritos para ascender a Intermedios según por la Comisión de Ranking.

d) PROMOCIONALES

Serán designados pilotos promocionales:

Pilotos de la categoría Promocionales que no hayan sido ascendidos.

Los pilotos sin suficientes antecedentes deportivos.

Mujeres de cualquier categoría o edad (solo en promocionales damas)

Pilotos de categorías superiores que hayan cumplido 50 años. Solo pueden correr en la categoría Máster Mayores de 50 o de acuerdo a su categoría vigente

IMPORTANTE:

Por último, cada piloto que participe por primera vez en el Campeonato Nacional de Enduro y no lo haga en categoría Promocionales deberá informar a la comisión de ranking para que esta lo clasifique en la categoría que le corresponde.

ART. 3.4 CONSIDERACIONES GENERALES PARA LAS CATEGORIAS

Los pilotos serán clasificados por la Comisión Ranking, de acuerdo con los antecedentes que deberán proporcionar en la ficha de inscripción y los que obren en su poder.



Los pilotos sólo pueden ser cambiados, o ellos solicitar su cambio de categoría, en cada modalidad de Campeonato, después del Campeonato de Chile y sólo a la categoría inmediatamente superior o inferior según corresponda. La autorización no es necesaria cuando el cambio sea por edad.

Casos especiales serán analizados por la Comisión de Ranking, pudiendo esta otorgar una autorización provisoria para un análisis de los resultados que, si son desequilibrantes para la categoría, motivarán la descalificación del corredor y encasillamiento en la categoría inmediatamente superior, perdiendo los puntos logrados.

Los pilotos del MotoCross deberán optar por categorías equivalentes, previa aprobación de la Comisión de Ranking.

Si no cumple el quórum requerido en el Artículo 3.2, la categoría será eliminada de la carrera y sus participantes, encasillados en la categoría correspondiente a su ranking personal o a la inmediatamente superior, si no hay otra opción. El puntaje así obtenido por el corredor será considerado para la categoría que compite normalmente. Las categorías que no completen cupo mínimo en las dos primeras fechas del Campeonato de Nacional serán eliminadas de éste campeonato.

Si una categoría se constituye menos del 60% del total de las competencias, no generará un Campeón de Chile.



CAPITULO 4

DISPOSICIONES GENERALES PARA LA COMPETENCIA

ART. 4.1 VEHICULOS ADMITIDOS

Serán admitidas todas las motos de Enduro, Todo Terreno y Cross, de dos ruedas, con una motriz, que, a juicio de la Comisión Técnica, por su tipo y estado de conservación no signifiquen un peligro para el piloto, concursante o para los demás pilotos y público y que cumplan con las normas de este reglamento.

Todas las motos tendrán obligación de llevar 1 porta número delantero y 2 laterales, uno a cada lado, con los números tipo FIM (definidos en el Anexo Números Oficiales) y fondos que les correspondan para este Campeonato y que se asignaron al inscribirse.

Cada corredor será responsable de identificar su moto con los fondos y números oficiales, en caso contrario, no podrá largar, perdiendo el importe de su inscripción.

No serán aceptados números ilegibles, en mal estado, hechizos o fuera de la norma indicada en el Anexo “Números”.

ART. 4.2 LICENCIAS

Cada piloto inscrito debe poseer una licencia FMC valida (de acuerdo con el Art. 70.2.1 del Código Deportivo Internacional FIM) y en el caso de piloto extranjero, podrá utilizar su licencia nacional y deberá incluir una carta con la autorización de su Federación o Confederación respectiva.

ART. 4.3 RESPONSABILIDAD

Por el hecho de inscribirse en una carrera organizada por algún ente patrocinado por la FMC el inscrito acepta por ese mismo acto, que conoce todos los riesgos inherentes a este tipo de carreras, que posee el estado físico y mental necesario y por lo tanto, asume su total responsabilidad individual por las consecuencias de accidentes propios o con terceros, en los cuales se vea involucrado, renunciando irrevocablemente a cualquier acción en contra de los organizadores de la carrera, auspiciadores, médicos y paramédicos asignados a la carrera, etc., liberando de esta manera de cualquier responsabilidad a la organización, Clubes y Federación de Motociclismo.

ART. 4.4 CARTA RENUNCIA

Para participar en una temporada de competencias organizada por alguno de los clubes de Enduro, cada participante deberá entregar una “Carta Renuncia” firmada ante notario, en el caso de los menores de edad esta carta también deberá estar suscrita por los padres o tutor legal.

El texto de esta “Carta Renuncia”, será determinado por la FMC y en éste se deberá establecer claramente que el participante reconoce los riesgos propios de una carrera de este tipo; que asume la total responsabilidad por las consecuencias de los accidentes en los que se vea involucrado, que renuncia a cualquier acción en contra de los organizadores, auspiciadores, de los dueños de los predios, médico y paramédicos asignados a la carrera, etc. y que por lo tanto, los libera de cualquier responsabilidad al respecto. Esta carta de Renuncia estará disponible en el sitio Web de la FMC como también en <http://www.endurofim.cl>.



ART. 4.5 ACCIDENTES

Obligación de todo piloto participante:

En caso de encontrar un corredor accidentado, debe prestarle inmediato auxilio, aunque esto le signifique retrasarse o abandonar la competencia.

Esta disposición es obligatoria y pasarla por alto puede significar la inmediata descalificación del piloto en esa competencia, y posteriores sanciones.

En caso de que un piloto se retrase por brindar ayuda a otro piloto accidentado se podrá acoger al Artículo 062. 59 de "Reclamo de Tolerancia Especial".

ART. 4.6 MARCACION DEL TERRENO

Los pilotos podrán ser instruidos en forma escrita u oral por el organizador (se indicará en el reglamento Particular de cada competencia), en la reunión de pilotos o mediante un plano impreso explicativo agregado al Reglamento Particular, con las características particulares de la prueba, tipos de recorridos e información sobre obstáculos o dificultades notables que pueda haber; así también de la forma en que se hicieron las marcaciones de ruta.

Las marcaciones de ruta deberán ser hechas con, flechas o cintas colocadas en lugares visibles, que indiquen el recorrido a efectuar respetando las normas del Código Ambiental.

Las cintas que indican el trazado deberán ser de diferente color para el lado derecho del izquierdo.

Cinta Amarilla avisando anticipadamente Zona de Peligro. Los cambios de dirección deberán marcarse en forma destacada con la cinta correspondiente.

Si hay dos marcas paralelas continuas o enfrentadas, se considerará puerta, es decir, paso obligado.

Ningún corredor, por motivo alguno, podrá circular teniendo la cinta de color que indica el derecho a su izquierda, o la que indica el lado izquierdo a su derecha, ya que ello implica estar haciéndolo en contra el sentido de marcha, con riesgo inminente de provocar un serio accidente. Su incumplimiento es penalizado con descalificación del piloto. La ruta de una Prueba Especial no deberá de ser dejada por ninguna razón. No existe margen para circular del lado equivocado de las cintas. Si un piloto se saliera de la ruta oficial, sin retomarla en el lugar que la abandonó, o manejara en contra sentido, será sancionado entre 1 minuto a descalificación. En los tramos de enlace tampoco se permitirá salirse del recorrido señalizado, entrar a lugares cubiertos o cerrados bajo pena de descalificación.

Si con motivo de circular en contra del circuito se produjera un accidente, la pena es descalificación, y el corredor podrá ser pasado al Tribunal de Disciplina.

La señalización usada para el marcaje deberá estar hecha de material a prueba de agua.

ART. 4.7 REGULACIONES DE TRANSITO LOCALES

Los pilotos deberán manejar conformes a las regulaciones del tránsito locales en cada localidad.

Cualquier infracción a estas regulaciones cometida por un piloto podrá ocasionar su descalificación.



ART. 4.8 SECTORES IMPRACTICABLES

Si, durante el desarrollo de un evento, una sección del recorrido se volviera impracticable, o practicable solamente con asistencia externa, el director de la carrera podrá eliminar el mismo, neutralizar todo el sector hasta el control horario sucesivo y no considerar las penalizaciones ni los resultados reportados en dicho tramo. La decisión deberá ser ratificada por el Jurado.

ART. 4.9 TIPOS DE COMPETENCIA

Los Campeonatos Nacionales podrán ser de dos tipos "Cross Country" o modalidad "FIM".

ART. 4.9.1 Cross Country:

Competencia de una sola prueba especial, que es recorrida diversas veces por cada categoría. Cada vuelta puede ser de un largo de 20 a 45 Kms. o que posea un recorrido entre 30 y 45 minutos

Entre vuelta y vuelta es obligatorio un descanso mínimo de 10 minutos a cada corredor, donde podrá aprovecharlo, en la zona de abastecimiento, para reparaciones y abastecimiento.

ART. 4.9.2 FIM:

Sistema de carrera con varias especiales, zonas de enlace, trialeras y zonas de abastecimiento, que los corredores recorren en varias oportunidades dependiendo de la categoría.

Ver anexo carreras modalidad FIM.

ART. 4.10 DESARROLLO DE LA COMPETENCIA

Los pilotos deberán seguir las indicaciones que darán las autoridades de la prueba en forma oral (durante la Reunión de Pilotos) o escrita, cumpliendo con las ordenanzas del tránsito y señalización oficial.

La comisión organizadora deberá disponer de al menos 2 ambulancias de rescate, 1 paramédico y un médico. No podrá largarse la competencia sin haber cumplido a cabalidad este artículo.

ART. 4.11 DETENCION PREMATURA DE UN EVENTO

Si un evento es interrumpido por el JURADO 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 más de la mitad de la competencia, el Jurado decidirá si declarar válido el evento y que puntuaciones.

Esta norma podrá ser implementada, a criterio del Jurado, para cada categoría de corredores.

ART. 4.12 RESULTADOS

Una vez finalizada la prueba y homologados los resultados, se dará por ganador al corredor que registre menor tiempo total, incluidas las penalizaciones si existieran.

Los resultados entregados el día de la competición tienen carácter de provisorios, debiendo ratificarse por la Comisión Deportiva antes de 48 horas de finalizado el evento.



ART. 4.13 PREMIACIONES

Se premiará a los cinco primeros de cada categoría en cada fecha. No se permiten los premios en dinero.

ART. 4.14 CEREMONIA DE PREMIACIÓN

La Ceremonia de Premiación se efectuará a más tardar 30 minutos después de la llegada del último corredor. Si un piloto no está presente al momento de ser llamado para su premiación, perderá su puesto, el que no será ocupado por otro corredor. La reincidencia en el punto anterior podrá llevar a sanciones mayores, según estime la Comisión Deportiva. Si los organizadores se demoran más de la hora indicada anteriormente en entregar los resultados, no habrá penalización, como tampoco para aquellos corredores que anticipadamente al inicio de la carrera, se excusen de asistir por razones de fuerza mayor o que tengan un motivo válido para hacerlo, a considerar por el Jurado.

ART. 4.15 DURACIÓN DEL EVENTO

Se considerará como duración del evento, desde el momento del cierre de inscripciones hasta la publicación de los Resultados Oficiales. Durante todo este período los pilotos estarán sujetos al presente reglamento, pudiendo ser sancionados antes, durante o después de la prueba cronometrada. Presiones indebidas a cualquier autoridad de la prueba durante este lapso serán sancionadas.

ART. 4.16 LLEGADAS Y ABANDONOS

Todo piloto que termine o abandone una competencia debe obligatoriamente hacer entrega de su tarjeta de control o en su defecto, y también en carácter de obligatorio, avisar del extravío de ésta al director de la prueba o al personal a cargo de la recepción de las tarjetas, a más tardar una hora después de llegado el último competidor.

Quien no cumpla esta disposición se hará acreedor a una multa inmediata de \$20.000.

La organización podrá, según los medios con que cuente, intentar el rescate pilotos accidentados, pero de ninguna manera está obligada a hacerlo con motocicletas averiadas o accidentadas.

ART. 4.17 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 descalificación del piloto que acompañe.

ART. 4.18 CIRCULACION DE MOTOCICLETAS

Los pilotos inscritos serán los únicos responsables por sus motocicletas durante todo el evento, sin hacer distinción de quien la está conduciendo, su uso indebido o fuera de reglamento será sancionado.

También deberán responder por el comportamiento de sus acompañantes, y el cuidado del medioambiente, tanto en el sector de abastecimiento como en todo el circuito y sus alrededores. Las autoridades de la prueba podrán sancionar de inmediato las faltas a este artículo, inclusive con multas en dinero.



4.18.01 LLEGADA

No se aceptará la detención del piloto antes de cruzar la meta, ni antes de 30 metros pasados la meta; su detención será penalizada por obstrucción del circuito con 1 minuto.

ART. 4.19 CRONOMETRAJE

En minutos, segundos y centésimas. Con un sistema que automáticamente contabilice los tiempos de los pilotos.

ART. 4.20 CEDA EL PASO

Todo vehículo alcanzado se considera vehículo pasado y debe dejar el paso al que lo alcanzó de inmediato, aunque eso signifique disminuir su marcha o incluso detenerse. Si se presentan reclamaciones por escrito, por infracciones a este artículo, y son comprobadas, o bien con el testimonio de alguna de las autoridades de la prueba, el piloto en cuestión será sancionado o descalificado.

En caso de obstrucciones en el recorrido, donde se encuentren detenidos más de un corredor, no se puede exigir a estos su retiro del camino y sólo se puede intentar pasar si existe el espacio necesario. Los pilotos involucrados en la obstrucción deberán dar todas las facilidades para el paso.

El sobrepaso no puede por ningún motivo, involucrar la seguridad de otro piloto, o del público, o hacerse fuera de las zonas demarcadas.

ART. 4.21 DETENCION DENTRO DE UN TRAMO

En caso de desperfecto, la detención de una motocicleta deberá hacerse en un lugar donde no estorbe la circulación, pudiendo penalizarse la obstrucción premeditada o innecesaria. Sólo el piloto podrá hacer mecánica en sectores no habilitados para ello, sin recibir ayuda externa.

ART. 4.22 CONTROLES DE PASO

Los controles de paso se harán por timbraje, planillaje, marcación de tarjeta o cualquier otro método que estipule la organización de la competencia.

Su extravío o deterioro con ilegibilidad, implicará la eliminación del o de los pilotos a excepción que la organización implemente un sistema de control paralelo mediante planillaje. En este caso el piloto puede exigir el reemplazo de la tarjeta en los Controles horarios y/o de paso.

Es obligación del corredor identificar (en la primera vuelta) los lugares donde hay controles de paso, y registrar su paso en los mismos. Los Controles de Paso deben estar claramente identificados para cumplir su función, no estando estos autorizados para cambiar de posición en ningún caso durante el desarrollo de la prueba.

El cuidado y estado de la tarjeta es de responsabilidad absoluta del corredor, desde el momento en que le es entregada y aceptada por éste.

CAPITULO 5

SECTORES DEL RECINTO

ART. 5.1 PORTERIA

La entrada al lugar donde se realizará la competencia recibe el nombre portería, y sólo podrán ingresar al lugar de las competencias las motos inscritas, las carpas y camiones previamente autorizados (y en los horarios establecidos) y otras autorizadas por los organizadores, debidamente identificadas. El acceso de los vehículos es restringido, respetando los sectores asignados, pero en ningún caso podrán circular cercanos a los recorridos. Los vehículos que interfieran con las salidas de emergencia y/o recorridos de las motos, serán motivo de sanción para sus pilotos de uno a 5 minutos.

ART. 5.2 AREA DE PRÁCTICA

Lo organización del evento dispondrá de un área de práctica para los pilotos previo al ingreso a Parque Cerrado. La práctica o tránsito de motos fuera del área de práctica, en especial utilizando terreno que no presenta huellas de uso, podrá ser sancionado con penalizaciones de 1 a 10 minutos.

ART. 5.3 PARQUE CERRADO

Este es el sector exclusivo para ingresar y luego retirar (según los llamados y horarios) las motocicletas en competencia. Se abrirá a la hora prevista en el Reglamento Particular y el ingreso y salida de motos será siempre con su motor detenido, empujadas por su piloto portando su casco, sin ayuda externa. Dentro del parque cerrado, las motos deben permanecer con el motor detenido, y no se podrá realizar reparaciones o cambios. Al término de la competencia las motos deben volver al Parque Cerrado hasta que el Juez autorice su retiro. Los pilotos que ingresen sus motocicletas después de la hora límite estipulada en el Reglamento Particular, serán sancionados como sigue:

1 a 5 minutos de atraso: 1 minuto.

Más de 5 minutos de atraso: 1 minuto por minuto de atraso en exceso de los 5 minutos más sanción anterior.

Más de 20 minutos de atraso: No ingresa, no larga y pierde su inscripción.

El director de la prueba podrá autorizar a un piloto fuera del horario máximo de ingreso, por motivos de fuerza mayor. El jurado deberá decidir la cantidad de minutos a asignar como penalización.

En este recinto está estrictamente prohibido reabastecer combustibles, fumar y dejar desperdicios de cualquier tipo de material, colocar tarjetas de control de paso, etc.

Ningún corredor puede tocar la moto de otro competidor, bajo pena de descalificación.

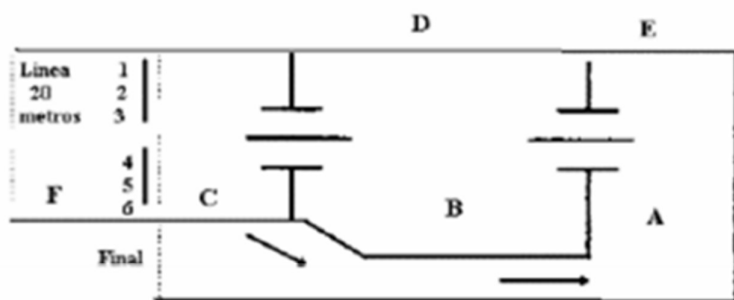
El acceso al Parque Cerrado está prohibido a cualquier persona con excepción de Comisarios Deportivos, oficiales designados y a los pilotos únicamente depositando o retirando las propias motocicletas.

Cada mañana antes del evento, le será permitido a cada piloto entrar al parque cerrado de 5 a 10 minutos, a criterio del Organizador, antes de su hora de salida, con el único propósito de mover su motocicleta, empujándola con el motor apagado hacia la salida del parque cerrado. Ningún tipo de trabajo podrá ser efectuado en el parque cerrado. La penalidad por infringir esta regla será la descalificación.

Diez minutos antes de su hora de salida, le será permitido al piloto mover su motocicleta al parque de trabajo, donde podrá efectuar las reparaciones, ajustes y abastecimientos necesarios.

Un Parque de Trabajo (PT), 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 (AS). Mantenimientos, abastecimientos de combustible, limpieza,

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 proveer dos líneas con espacio para 3 pilotos en cada una

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

etc., podrán ser ejecutados en esta área. Cualquier piloto, sorprendido fumando en el parque de trabajo, será descalificado.

Está prohibido encender el motor en el parque de trabajo. Esto será sancionado con 5 minutos de recargo a sus tiempos de carrera.

Área de salida, lugar conectado al Parque de Trabajo y que llevará hasta la largada de la Primera Prueba Especial o el Primer CH, según corresponda al tipo de prueba, donde los pilotos esperan que les sea dada la señal de partida y donde la línea de salida estará situada al extremo. No está permitido trabajar en las motocicletas en esta área; la pena por infringir esta regla es la descalificación.

Solamente podrán permanecer en el área de salida personas autorizadas para este fin.

Las motocicletas en competencia estarán vigiladas en el Parque Cerrado bajo la supervisión del Organizador desde la hora estipulada en el Reglamento Particular, después de las operaciones preliminares, hasta la partida.



ART. 5.4 PARTIDA O LARGADA

5.4.1 Orden de largada General

Largada Campeonato FIM:

1a Fecha:

Ranking Scratch FIM 2023 Pro, Expertos, Intermedios, Promocionales

2a Fecha en Adelante:

Ranking FIM 2024 Pro, Expertos, Intermedios, Promocionales

Fechas dobles, el orden de largada del primer día se repite el segundo día.

La dirección de carrera puede cambiar el puesto de largada de los pilotos por razones de seguridad.

5.4.2 Solo Cross Country

En este tipo de carrera es obligatorio cada vuelta dar un tiempo mínimo de 10 minutos entre vuelta y vuelta, para permitir abastecimiento y descanso de los pilotos; este tiempo se entrega de acuerdo con el orden de llegada al control horario previo al abastecimiento y se tendrá especial cuidado de respetar ese orden, a fin de que pilotos que hayan sido pasados en el circuito, no vuelvan a largar delante del que los sobrepaso.

LARGADA

Es el lugar donde los pilotos inician la competencia. En él debe haber una puerta con un letrero en la parte superior con la leyenda "Start", "Largada" o "Partida" y debe estar interconectada al parque cerrado. Esta puerta debe estar colocada (al menos claramente indicada) desde el inicio del reconocimiento del circuito.

Al comienzo de cada día de carrera, cada piloto deberá entrar a la zona de Salida con 1 Minuto de anticipación a su hora ideal de largada.

Si un piloto no está en el Área de Salida cuando su hora sea dada, será considerado largado. El piloto que llegue atrasado deberá informar de tal hecho al Oficial de largada y esperar su autorización para ingresar al circuito. Los pilotos retrasados en más de 15 minutos con respecto a su hora original de salida serán descalificados. Cuando el caso de un piloto descalificado esté en discusión y él desee arrancar, no le será prohibido excepto por motivos de seguridad. Una vez que la Comisión Deportiva confirme la exclusión de un piloto a este no le será permitido arrancar.

ART. 5.5 LLEGADA

Es el lugar donde los pilotos terminan la competencia. En él debe haber una puerta con un letrero en la parte superior de la puerta, con la leyenda "Finish", "Meta" o "Llegada" y debe tener conexión a una entrada al sector de acceso al parque cerrado.

Esta puerta debe estar colocada (o al menos claramente indicada) desde el inicio del reconocimiento del circuito.

ART. 5.6 ZONA DE CARPAS

Es el lugar destinado por la organización para la ubicación de camiones y/o carpas de los distintos equipos o negocios del ramo que participan en el circuito. Estará limitada por una calle o vía de circulación con un tránsito predefinido e indicado (en el piso o bien mediante señales). Para que un equipo pueda ingresar un camión o carpa a este sector, deberá:



- Tener asignado un sitio por la producción del evento
- Haber pagado el importe que se le ha asignado por tal ocupación, si procediere.

Todos estos detalles se encuentran en el ANEXO DE SITIOS Y CARPAS de este reglamento.

ART. 5.7 ZONA DE ESTACIONAMIENTO

Es el lugar que el Organizador destina para estacionar los vehículos que asisten al evento. La circulación de las motos en este sector estará restringida a sólo acceder o salir hacia el parque cerrado y Área de Práctica y esta circulación será a velocidad moderada no superior a los 30 km/h.

ART. 5.8 ZONA DE ABASTECIMIENTO

Es el lugar del recorrido, destinado al reabastecimiento y reparaciones autorizadas. Estará a cargo del Juez de Abastecimiento o de quien designe la autoridad de la prueba.

Este es el único lugar, junto con el Parque de Trabajo, donde se autoriza la recepción por parte del piloto de repuestos, herramientas y abastecer durante una carrera, excepto si se indican y señalizan otros lugares en cada carrera. La infracción a esta regla es exclusión.

El reabastecimiento de combustible se hará con el motor detenido y el piloto desmontado de la moto, sobre una carpeta ecológica que evite el derrame de líquidos contaminantes sobre el terreno. Dentro de esta área queda estrictamente prohibido fumar, así como también en los Controles Horarios con abastecimiento, por la proximidad de líquidos inflamables. El no cumplimiento de esta disposición tanto por los pilotos como por sus acompañantes es exclusión.

Es el único lugar donde los pilotos pueden recibir ayuda externa.

El Parque Cerrado, el Área de Abastecimiento, el Parque de Trabajo y Controles Horario con Abastecimiento (en caso de existir) deberán contar con un Extintor de al menos 5Kg de capacidad con su carga al día, que deberá ser aportado por el equipo o piloto que quiera reabastecer en ese lugar y en el caso del P.C por los Organizadores.

Las estaciones de abastecimiento o CH estarán ubicadas a un máximo de 50 Km. una de otra.

Cualquier trabajo de soldadura o que implique llamas o chispas, está prohibido en las Aéreas de Abastecimiento.

ART. 5.9 ZONA DE CRONOMETRAJE

Es el recinto cerrado donde se llevan los cómputos de la competencia.

Queda estrictamente prohibido entrar en este recinto, así como el distraer al personal de cronometraje para indagar por resultados.

CAPITULO 6

OFICIALES DE LA PRUEBA

ART. 6.1 DE LA ORGANIZACIÓN DEL EVENTO

Se designan bajo el nombre de Oficiales y pueden ser ayudados por adjuntos:

- Comisión Deportiva o Jurado, integrada por 3 jueces.
- Comisario Técnico
- Director de la Prueba
- Productor
- Médico jefe
- Juez Medioambiental
- Juez de Parque Cerrado
- Juez de Abastecimiento
- Director de Cronometraje
- Cronometradores
- Comisarios de Ruta
- Controles de Paso
- Señalizadores

Todos los oficiales de las pruebas y sus ayudantes podrán circular en moto, siempre y cuando ésta tenga un adhesivo identificatorio y/o una equis negra sobre su número. Los Organizadores de la Competencia deberán entregar en forma previa a la carrera una lista indicando nombres y cargo de cada uno de los Oficiales en el entendido que solo ellos serán los autorizados para cumplir las funciones indicadas.

ART 6.2 FUNCIONES PROHIBIDAS

Ningún Oficial podrá realizar en una competición una función distinta de las que le hayan sido asignadas, salvo por expresa petición del director de la Prueba.

ART. 6.3 COMISION DEPORTIVA

Estará formada por un juez representante de cada Club organizador del campeonato o quienes hayan sido designados por la CONAEN.

Eventualmente, CONAEN podrá designar un juez que será el presidente del Jurado, en ese caso, el club organizador nombrará un representante y el otro será nombrado por el/o los clubes restantes organizadores. Los gastos de traslado, alimentación y alojamiento, del representante de CONAEN, si lo hubiera, serán cancelados por el club organizador o por la FMC. Los demás Oficiales podrán ser remunerados por sus servicios de acuerdo con el criterio de los organizadores.

ART. 6.4 ATRIBUCIONES DE LA COMISION DEPORTIVA

La Comisión Deportiva tendrá autoridad absoluta para hacer respetar el presente Reglamento, el reglamento FIM cuando corresponda y el Reglamento Particular de la prueba, debiendo resolver todas las reclamaciones que pudieran surgir durante la carrera.

La Comisión Deportiva podrá:

Decidir las sanciones a aplicar en caso de infracción a los Reglamentos.

Aportar a Título excepcional ciertas modificaciones al Reglamento Particular de la carrera.

Pronunciarse por exclusiones.



Aportar, si es necesario, modificaciones a la clasificación y a los premios.

Decidir si el siguiente al penalizado, tomará su lugar.

Impedir concursar a todo corredor que ellos estimen fuera de reglamento, o afectando la seguridad, o que les fuera señalado por el director como infractor a lo anterior. Además, podrá exigir a este corredor que abandone el terreno del recorrido o sus anexos.

Aplazar una competición en caso de fuerza mayor o por razones de seguridad, de clima o bien por faltas graves en la organización del evento.

Introducir cambios, en lo concerniente a la posición de salida, de llegada, recorridos o cualquier otro asunto, modificar el evento por solicitud del director de Carrera, o las que ellos estimen necesarias, para conseguir una mayor seguridad de los concursantes o el público.

Pasar al Comité de Disciplina a los pilotos involucrados en alguna falta grave a los reglamentos cuando la sanción deba ser mayor, que la exclusión de esa competencia. Sancionar a pilotos por comportamientos impropio de él o de sus acompañantes y auxiliares, incluido el día de revisión del circuito. Ej. Probar motos con riesgo para la seguridad de los asistentes, lenguaje grosero, conducta antideportiva, etc.

Verificar los estándares de seguridad de la carrera.

ART.6.5 OBLIGACIONES DE LA COMISION DEPORTIVA O JURADO

Vigilar el fiel cumplimiento de los Reglamentos por parte de los pilotos, como también de los oficiales de la prueba, incluido el director de la misma, que el circuito cumpla las normas de seguridad, de marcaje, exista ambulancia y médicos en las cantidades requeridas, que se cumplan las Normas de Organización de Carreras, etc.

Sesiones: La Comisión Deportiva sesionará durante la carrera las veces que sea necesario y para cada decisión que implique modificaciones y/o aplicación de sanciones a los pilotos:

Las decisiones deberán ser comunicadas al director de la Prueba para su divulgación.

Después de la carrera sesionará para aprobar los resultados y resolver sobre reclamos.

Recibir, revisar, aprobar y entregar al equipo de cronometraje las tarjetas de los pilotos que finalizan su participación.

Presidir la entrega de premios.

Deberá pronunciar sus fallos, en un plazo no mayor a un día de recibido el reclamo, que haya sido presentado cumpliendo todos los requisitos previos.

Las reuniones deben ser privadas, con la participación del Comisario Técnico, el Juez Medioambiental y del director de la prueba, solo con derecho a voz, y los oficiales o testigos que estimen necesarios, que no deberán estar presentes en el momento de los fallos.

Entregar al director de la Prueba el informe de resultados de la carrera, cumplimiento de los Organizadores y todo anexo que consideren pertinentes para ser presentados a CONAEN.

ART.6.6 COMISARIO TÉCNICO

Debe verificar que las motos y los equipos cumplan con todas las normas técnicas del presente Reglamento, normas suplementarias y/o anexas. Debe informar al Jurado o director de la Prueba de las anomalías detectadas.



ART. 6.7 DIRECTOR DE LA PRUEBA

El director de la Prueba es el responsable del cumplimiento de las diversas fases del desarrollo de la carrera y es nombrado por la Conaen. En particular deberá:

Asegurar el orden en el terreno del recorrido, en colaboración con las autoridades designadas para vigilar la seguridad pública.

Verificar que todos los Oficiales, médicos, paramédicos, etc., estén en sus puestos y prevenir a la Comisión Deportiva de la ausencia de alguno de ellos.

Asegurarse de que todos los Oficiales posean los materiales e información necesarios para cumplir sus funciones.

Vigilar a los participantes y sus motos, e impedir que los excluidos, suspendidos o descalificados tomen parte en la competencia.

Asegurarse de que cada moto esté conducida por el corredor designado.

Recibir el informe de faltas cometidas por los pilotos de parte de todos los oficiales involucrados en el encuentro y comunicarlo a la Comisión Deportiva.

Presentar a la Comisión Deportiva toda proposición que implique un cambio del programa, de recorrido, de marcaje, de cronometraje, y/o faltas, infracciones o reclamos de un competidor.

Reunir las actas de los Cronometradores, de los Comisarios de Ruta, etc., así como todos los datos necesarios para establecer la clasificación.

Preparar los elementos del informe final de la carrera y hacer entrega del mismo a la Comisión Deportiva.

Entrega a los cronometradores de las penalizaciones aplicadas por la Comisión Deportiva.

Entregar a CONAEN los resultados e informes de la Comisión Deportiva.

ART. 6.8 JUEZ DE PARQUE CERRADO

Es el Oficial a cargo de Parque Cerrado, nombrado por la CONAEN. Depende del Director de la Prueba. En caso de falta de oficiales, este cargo podrá ser ejercido por cualquiera de los Jueces de la Prueba, u otro, designado por el director de la Prueba.

Deberes de este Oficial:

Controlar el horario de ingreso de las motos al Parque Cerrado.

Agrupar las motos de acuerdo con las categorías en que participan.

Dirigir a las motos hacia su lugar de salida, en el orden preestablecido y autorizar su salida en los horarios fijados.

Informar al Comisario Técnico de las faltas a los Reg. Técnicos.

Informar al director de la Prueba de las faltas y atrasos que se hayan generado, mediante un informe escrito identificando los números e motos infractoras.

ART. 6.9 CRONOMETRADORES

Es la organización contratada por los organizadores, que debe cronometrar los eventos y mantener el ranking al día de los pilotos.



Sus principales deberes son:

Reunirse con la Organización de la Prueba, antes para conocer el recorrido y el reglamento Particular de esa fecha.

Al inicio de la carrera, quedarán a disposición del Director de la Carrera, quien dará si es preciso, las instrucciones necesarias.

Dar las salidas, si recibieran instrucciones del Director de carrera para hacerlo.

No usar para el cronometraje nada más que los elementos autorizados.

Establecer el tiempo empleado por los pilotos para cumplir el recorrido.

Confeccionar y firmar, bajo su responsabilidad, la planilla auxiliar de tiempos, remitiéndosela al final de la prueba al Director de la Carrera.

Comunicar los tiempos o resultados solamente a la Comisión Deportiva o al Director de la Carrera.

Transcurridos 30 minutos desde el término del último piloto, debe entregar resultados preliminares al director de la prueba.

24 horas después de la carrera, deberá entregar el nuevo ranking de pilotos por categorías.

Los cronometradores no tienen autoridad para dar instrucciones de ninguna especie a los pilotos, que no tenga estricta relación con su función.

ART. 6.10 CONTROLES DE PASO

Podrán designarse Comisarios de Ruta fijos y móviles, los cuales ocuparán estos puestos designados por el Director de la Carrera. Una vez iniciada la carrera deberán comunicar sus novedades al Director de Carrera, al cual se debe dar cuenta inmediatamente por los medios que disponga (teléfono, radio, mensajero, etc.), de todos los accidentes o faltas al Reglamento que puedan producirse en la sección de la cual su puesto tiene la vigilancia.

Los controles de paso deberán marcar las tarjetas de control de todos los participantes, cada vez y únicamente cuando pasan frente a él.

ART. 6.11 PRODUCTORA

Es la organización responsable del montaje de la infraestructura necesaria para que se ejecute el evento, así como de la implementación de auspicios oficiales de esa carrera.

Durante el evento debe reportarse sólo al Director de la Prueba o a la persona designada por el organizador.

Sus obligaciones deben estar detalladas en un contrato entre la organización y la Productora.

Tanto el Director de la Prueba, como la Comisión deportiva podrán solicitar cambios y modificaciones a la Productora, con el fin de mejorar el desarrollo del evento.

Toda decisión de la Productora con respecto al desarrollo del evento debe ser comunicada y previamente aprobada por el Director de la Prueba (por ejemplo modificaciones al trazado).



CAPITULO 7

RECLAMOS

ART. 7.1 DERECHO DE RECLAMACION

El derecho de reclamación corresponde sólo a los pilotos o al delegado del Club al cual pertenece. Sin embargo, los Comisarios y el Director de la Prueba pueden actuar de oficio, incluso en el caso de que no se les presente ningún reclamo.

ART. 7.2 PRESENTACION DE LAS RECLAMACIONES

Toda reclamación, excepto de revisión de tiempos, de parte de los participantes deberá ser por escrito y acompañada de \$50.000 (cincuenta mil pesos) por cada corredor o Club (no se aceptan reclamos en grupos).

Este reclamo y su depósito serán recibidos durante el evento por el Director de la Prueba, y posterior a este (con un máximo de 24 horas de finalizado) a este mismo oficial.

Es deber del reclamante cumplir con lo anterior para que su reclamo sea visto.

Este valor se devolverá en caso de ser fallado positivamente el reclamo.

Las reclamaciones deben ser presentadas sólo al Director de la Carrera, o en su ausencia a un integrante de la Comisión Deportiva.

ART. 7.3 PLAZOS DE RECLAMACION

Los reclamos en contra de los competidores inscritos o sus motos, deben presentarse a más tardar 30 minutos después de la publicación de los resultados de la carrera al Director de la Prueba.

Como “término de la carrera” se entenderá la llegada del último piloto en tiempo reglamentario, nunca antes de que el último piloto cronometrado entregue su tarjeta.

Reclamos contra la carrera, pilotos o sus resultados, hasta 30 minutos después de hacerse públicos los resultados de la competencia. La forma de contactar al Director de la Prueba debe detallarse en el Reglamento Particular (teléfono y mail).

ART. 7.4 APELACION

Si el competidor no estuviese conforme con el fallo de la Comisión Deportiva, a la cual deberá presentar su primer reclamo, de acuerdo al Art. 7.2, podrá apelar por escrito a la Comisión de Apelación, junto con un pago en efectivo de \$ 50.000, no después de 48 horas de conocido el fallo de la Comisión Deportiva. El Director de la Prueba será el encargado de recibir y hacer llegar esta apelación a la Comisión de Apelación.

Las decisiones de la Comisión de Apelación son definitivas y constituyen la última instancia.

El Director de la Prueba deberá facilitar al competidor el acceso a la Comisión de Apelación.

Si el competidor o su representante recurren a otras instancias diferentes a las indicadas, la Comisión de Disciplina tiene la facultad de sancionarlo.



CAPITULO 8

PENALIZACIONES

ART. 8.1 PENALIZACIONES

INFRACCIÓN

	PENALIZACION
No permitir la pasada a otro competidor:	3 minutos
Salida involuntaria del trazado, en una prueba especial, sin reingresar por el punto de salida:	1 minuto mínimo.
Encender el motor en el Parque de Trabajo:	5 minutos.
Encender el motor en la zona de espera o línea de largada, antes que se dé la señal:	1 minuto.
Ingresar moto a parque cerrado sin el sistema de apoyo de Fábrica o triángulo	5 minutos
Detenerse entre la bandera amarilla y la mesa de control en cualquier control horario:	1 minuto
Detenerse entre la bandera amarilla y el semáforo en largada de una prueba especial:	1 minuto
Manejo descuidado en abastecimiento (velocidad imprudente, ostentación de velocidad, parar rueda):	5 minutos
Ingreso anticipado o atrasado a un control horario:	1 minuto por minuto.
Entrar al Parque Cerrado con el motor encendido:	1 minutos
Partir sin semáforo	1 minuto
Moto tendida en el suelo	Multa medio amb.

DESCALIFICACION

Todas las siguientes faltas se castigan con la descalificación del piloto:

- Conducir sin casco en cualquier momento desde el inicio hasta el término de la prueba.
- Recibir repuestos y/o herramientas en zona no autorizadas.
- Motocicleta no cumple los requisitos de cilindrada para su categoría.
- Trabajar en la motocicleta en el área de salida, antes de que la señal de partida haya sido dada.
- Comportamiento antideportivo en cualquier lugar de la competencia
- Abastecer combustible o hacer reparaciones en el Parque Cerrado
- Fumar en el Parque Cerrado, en el Parque de trabajo o en Abastecimiento
- Abastecer de combustible afuera de las áreas indicadas para tal fin
- Llevar combustible fuera del estanque de la moto
- No apagar el motor durante el abastecimiento de combustible
- No descender de la motocicleta durante el abastecimiento
- Ejecutar cualquier tipo de soldadura
- Usar cualquier tipo de fuerza motriz extraña o ayuda externa
- Ayuda externa en lugares no autorizados Estar acompañado por otro piloto (mochilero)
- Manejar fuera de la ruta establecida
- Manejar contra el sentido del tránsito en cualquier área del evento
- Acortar el trayecto en una prueba especial
- No respetar las leyes de tránsito locales
- Alterar una tarjeta de control horario, de control de paso o usar la tarjeta de otro piloto (conducta sujeta a sanciones mayores según Comisión de Disciplina)
- No pasar por un control horario



- No transitar o no detenerse en un control de paso
- Practicar el recorrido de una prueba especial con un vehículo de ruedas
- Conductas antideportivas, palabras obscenas, groseras, imprudencias, etc., sujeta a sanciones mayores según Comisión de Disciplina)
- Participar bajo los efectos del alcohol o drogas. (Conducta sujeta a sanciones mayores según Comisión de Disciplina)
- Suplantación de corredor (conducta sujeta a sanciones mayores según Comisión de Disciplina) o Cambio de motocicleta durante la competencia
- Cambiar neumático durante la competencia, fuera de los horarios reglamentarios
- Encender el motor en Parque Cerrado
- Tocar la moto de otro corredor en Parque Cerrado
- Tocar su moto en Parque cerrado, salvo para desplazarla y estacionarla
- Llegar atrasado a un Control Horario más de 15 minutos
- Exceder nivel de ruido permitido; 1 minuto 1ª vez, Descalificación 2ª vez.
- Cualquier otra conducta no especificada, pero que a juicio de la Comisión Deportiva sea merecedora de sanción de 1 minuto a Descalificación
- Obstruir la entrada a una especial para ganar tiempo respecto al piloto precedente
 - o 1 vez, Advertencia
 - o 2a vez 1 minuto
 - o 3a vez descalificación.
 - o Acumulable durante el día de la carrera en todo el circuito

NO LARGA

Motocicleta que no cumpla las normas según Reglamento Técnico: NO LARGA

Manillas sin terminación en bola: NO LARGA

Los organizadores podrán incluir otras penalizaciones que se desee incluir, en los reglamentos Particulares, tendientes a mejorar la seguridad del evento.

Art. 8.2 INFORME DE INFRACCIONES

Los Oficiales responsables de notificar cualquier irregularidad, cuando sea posible, indicando directamente al corredor involucrado de la misma, sin lugar a ambigüedades y comunicando su condición de Oficial.

Los Organizadores deberán entregar a los Jurados una lista de todos los Oficiales autorizados para constatar irregularidades. Solo estas personas serán reconocidas por el Director de la Prueba y el Jurado para denunciar irregularidades.

Cada irregularidad deberá ser reportada por escrito indicando día, hora, lugar, descripción de esta y Oficial que denuncia.

CAPITULO 9

ESPECIFICACIONES DE LAS MOTOCICLETAS

ART.9.1 INDICE SONORO

Los silenciadores podrán ser revisados bajo test sonométrico, en cualquier momento de la prueba, excepto en una prueba especial, Para ello 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 no original con el fin de interferir (o modificar) la medición del nivel sonoro está prohibida. Solamente los sistemas de válvula de escape originales de fábrica (por ejemplo: exup) en el múltiple de escape serán autorizados.

Durante el evento (incluyendo antes de la entrada al PC o antes de un control horario), el Comisario podrá chequear cualquier motocicleta en forma aleatoria. Si durante esta prueba la motocicleta examinada excede por 2 db. el nivel máximo permitido, los pilotos serán penalizados de acuerdo con la siguiente tabla:

- Con 1 minuto de recargo a su tiempo de carrera, en la primera infracción.
- Descalificación a la segunda infracción.

Un corredor sancionado o que ha roto su escape durante la competencia, puede solicitar al Juez de Abastecimiento 20 minutos extras para la reparación o cambio de este, bajo su supervisión; este tiempo, no es considerado tiempo de carrera. Ninguna tarea anexa se puede realizar en ese lapso y de hacerla significara la descalificación inmediata. La ayuda externa está permitida.

Si una motocicleta excede el nivel máximo de ruido, el piloto deberá solventar este problema antes de la siguiente prueba de sonido so pena de descalificación.

Para determinar el nivel sonoro permitido e aplicará la forma de medición y normas generales del Reglamento FIM internacional.

ART. 9.2 SEGURIDAD

Es obligatorio el uso de casco protector, guantes, antiparras, rodilleras y botas de enduro o cross como mínimo.

El casco deberá ser certificado y podrá ser verificado en la entrada al Parque Cerrado o cualquier lugar de la prueba. Las certificaciones vigentes serán las que se encuentren en el reglamento técnico de enduro de la FIM del presente año.

Durante la competencia el casco debe tener cerrada la correa de seguridad.

Pilotos con equipo en mal estado, cascos fuera de norma o con elementos faltantes podrán ser impedidos o condicionados de participar en la competencia por su propia seguridad.

Los manubrios deben cumplir con las normas FIM Internacional art. 01.33.01 al 01.33.11 en su totalidad, que limita sus dimensiones y exige protector central.

Las manillas de freno y embrague deben tener un extremo en bola de mínimo 16 mm de acuerdo con norma FIM Internacional 01.35.01 al 01.35.04 o tener protectores cerrados fijos al manubrio de la moto.

El acelerador debe volver por si solo a la posición de desaceleración.

Las motocicletas deben contar con un botón o switch que corte la ignición del motor, montado a un lado del manubrio y al alcance de los dedos con la mano en las empuñaduras.



Todas las motos deberán contar con un protector de piñón y otro de catalina que impidan el atrapamiento accidental de los dedos de la mano.

Los pilotos que no cumplan las especificaciones técnicas no largan.

ART.9.3 NEUMÁTICOS

Se exigirá neumático aprobado por la FIM (trasero) para las categorías Experto y pro.

Los neumáticos solo pueden ser cambiados antes de largar la competencia o al final de esta (en pruebas de dos o más días), en los lugares habilitados.

ART.9.4 PATAS DE APOYO

Todas las motocicletas deberán contar con pata de apoyo homologada (fija o triángulo).

ART.9.5 LUCES

Las motos deberán contar con luz delantera autogenerada, para todos los pilotos que corran en Nivel PRO. No se permite generación por batería, leds o similares que no proyectan luz hacia adelante.

ART. 9.6 CAMBIO DE MOTOCICLETA

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

ART.9.7 CONTROL DE LAS MOTOCICLETAS

Cada motocicleta deberá antes de entrar al Parque Cerrado estar en perfectas condiciones a entera satisfacción del oficial técnico encargado.

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

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.

Art. 9.8 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.

ART. 9.10 ASISTENCIA EXTERNA

La Asistencia Externa estará permitida en el área de Abastecimiento, Parque de Asistencia y Control Horario autorizado.

El término “asistencia externa” se entiende como aquella acción que lleve a una persona, diferente al piloto, a entrar en contacto material con una motocicleta en competencia.

El piloto puede recibir asistencia, excepto para el cambio de neumático.

9.10.1 Se permite la Asistencia externa para limpiar los números y auspicios antes de cada CH o Prueba Especial, solo con un paño o esponja en todas las categorías.

9.10.2 Las motocicletas podrán ser lavadas en las zonas de Abastecimiento. Se prohíbe el uso de lavadoras a presión.



9.10.3 Se prohíbe el uso de herramientas neumáticas o eléctricas (salvo operadas por baterías). La penalización por el uso de dichas herramientas es la descalificación.

9.10.4 Los pilotos PRO no podrán recibir asistencia. Externa. (ISDE).

ART. 9.11 CONTACTOS NO AUTORIZADOS

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

ART. 9.12 PUBLICIDAD

Los competidores están obligados a llevar la publicidad oficial de la carrera.

Los Organizadores podrán disponer de un sector de la placa delantera y de las laterales de las motos de 40 x 230 mm y de un peto para su publicidad, la que deberá ser provista por ellos.

Si un corredor se negara a utilizarla deberá cancelar \$ 20.000 por carrera. Su no cancelación dará lugar a no permitirle la partida o descalificación si el hecho es comprobado posteriormente a la largada.



ANEXO CARRERAS MODALIDAD F.I.M.

062. 1 GENERALIDADES

Todas las competencias sistema FIM que se desarrollen en el país se registrarán por el presente Reglamento, por este Anexo, en la medida que no se contrapongan, (en este caso prevalecerá el presente Anexo) y por el Reglamento Particular de cada competencia FIM.

Cada evento podrá ser de uno, dos o más días de carrera y el propósito de este tipo de competencias es 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. El Campeonato Nacional FIM será de modalidad abierto, acogiéndose al Reglamento ULM que autoriza a cualquier piloto extranjero participar y obtener puntaje.

062. 2 RECORRIDO

El recorrido deberá de ser practicable en cualquier condición atmosférica por cada motocicleta debidamente equipada y homologada para este tipo de competencia. La distancia total por recorrer durante el día no deberá ser menor de 100 km para las categorías superiores. El recorrido no podrá tener más de cuatro vueltas para las categorías superiores. El tiempo total por cada día de competencia no deberá exceder siete horas y media, incluyendo los 15 minutos del último Control Horario (CH) en pruebas de dos o más días.

062. 9 PUNTUACION PARA EL CAMPEONATO

Se rige según lo estipulado en el Artículo 2.1 del reglamento precedente.

062. 36. 2

Si un piloto no está en el Área de Salida cuando su hora sea dada, no será penalizado siempre y cuando pueda encender y cruzar la línea de los 20 mts dentro del minuto sucesivo a su hora de 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 segundos 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 deberán respetar el procedimiento de salida del Art. precedente. Deberán ajustar su tiempo de entrada a los posteriores CH de acuerdo con esta nueva hora de salida. Los pilotos retrasados en más de 30 minutos con respecto a su hora original de salida serán descalificados.

Cuando el caso de un piloto descalificado esté en discusión, y él desee arrancar, no le será prohibido, excepto por motivos de seguridad. Una vez que la Comisión Deportiva confirme la exclusión de un piloto a este no le será permitido arrancar.

062.36.3

Todos los motores de las motocicletas deberán ser puestos en marcha por el pedal de arranque o por cualquier otro dispositivo mecánico o eléctrico. No está permitido empujar la motocicleta para que el motor arranque. Al piloto que se le apague el motor antes de haber cruzado la línea de 20 mts., deberá volver a encenderlo y cruzar la línea de 20 mts antes que se cumpla 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.



062.36.4

El piloto que hubiera sido penalizado por no haber podido encender su motor o no haber cruzado la línea de los 20 mts 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 podrá retroceder sino empujar su motocicleta en dirección de la carrera hasta superar la línea de los 20 metros, esto para no obstaculizar a los otros participantes.

062. 37 ABASTECIMIENTOS

062. 37. 1

Ningún tiempo extra será otorgado para los abastecimientos de combustible, ellos deben ser llevados a cabo en el tiempo de carrera.

062. 37. 2

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

062. 37. 3

El abastecimiento de combustible será permitido solamente en las áreas de servicio oficiales indicadas por el Organizador, Parque de Trabajo y en cada Control Horario, entre las banderas blancas y amarillas a excepción de aquellos identificados como "Sin Asistencia". La penalidad para abastecer afuera de las áreas designadas para este fin es la descalificación.

062. 37. 5

El piloto podrá recibir asistencia en el Área de Abastecimiento, Parque de Trabajo, y Control Horario con asistencia, pero no para cambiar cámaras o mousse, tarea que deberá efectuar por sí solo. Esta norma no es aplicable a Pro y Expertos que se rigen por el Art. 062.64.3

FUNCIONAMIENTO Y CONTROL

062. 51 CONTROLES HORARIOS (CH)

Los controles horarios estarán ubicados en:

062. 51. 1

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

062. 51. 2

Al final de cada día de carrera.

062. 51. 3

En puntos intermedios del recorrido, seleccionados por el organizador, cuya ubicación y tiempo asignado para recorrerlo será indicado en la Tarjeta de Control Horario; las distancias serán dadas en km. y serán medidas con exactitud.

La distancia entre dos controles horarios no debe ser de mayor de 35 km. y no menor de 5 km.

062. 51. 5

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

062. 51. 6

En caso de fuerza mayor (ej. empeoramiento de las condiciones atmosféricas), el Director de Carrera podrá variar los tiempos de recorrido (cambiar entre tiempos A, B o C) antes de la salida o antes de comenzar una nueva vuelta.

062. 51. 7

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

062. 52 CRONOMETRAJE (INSTRUMENTOS)

Los instrumentos utilizados para el cronometraje deberán de ser manejados bajo la supervisión de un oficial de cronometraje. Si los instrumentos de cronometraje dejasen de funcionar, los tiempos deberán de ser tomados manualmente. Según lo requerido para un evento internacional, los cronometristas deberán de usar instrumentos acordes al nivel exigido:

062. 52. 1

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

062. 52. 2

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.

062. 52. 3

Un aparato que opere automáticamente, sincronizado con la hora del día, que pueda registrar intervalos de 1/100 de segundo.

062. 52. 4

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

062. 52. 5

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 segundo párrafo de este artículo) para chequear la lectura de los instrumentos a ser utilizados.

062. 52. 7

Los pilotos deberán aceptar cualquier sistema de cronometraje aprobado por el Club Organizador.



062. 53 TARJETA DE CONTROL HORARIO Y TARJETA DE CONTROL DE PASO

062. 53. 1

Las tarjetas de Control Horario y las Tarjetas de Control de Paso para el día serán entregadas a los pilotos al salir de Parque Cerrado. Los pilotos serán los únicos responsables de que les sellen correctamente la tarjeta de control horario y 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.

062. 53. 2

Las tarjetas de control horario se entregarán en blanco y son para uso exclusivo del personal de control horario, donde registrarán el tiempo que indique el sistema de control.

062. 53. 3

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

062. 53. 4

Cualquier piloto que accidentalmente pierda su tarjeta de control horario, podrá obtener otra al siguiente control horario del oficial encargado. Esta nueva tarjeta deberá ser usada en *aquel control y en los siguientes*.

062. 53. 5

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.

062. 54 INDICACIÓN DE LOS CONTROLES HORARIOS (CH)

Los controles horarios estarán indicados con una bandera amarilla puesta a 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.

062. 55 PROCEDIMIENTO A LOS CONTROLES HORARIOS

Un reloj sincronizado 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 horario a la mesa de control, o cuando le sea requerido por el oficial encargado. La hora de llegada al CH 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 segundos, adicionados a cualquier penalidad ocasionada por estar retrasado o anticipado sobre la hora teórica de llegada. El piloto puede entrar al último CH del día, antes de su hora teórica de llegada sin ser penalizado. En cada CH, el organizador deberá de llevar un listado con los números de los pilotos en competencias y su relativa hora y minuto de tránsito, en estricto orden cronológico.

062. 57. CALCULO DE LAS PENALIZACIONES A LOS CONTROLES HORARIOS

062. 57. 1

Cada CH constituye una prueba separada. El piloto que no respete el tiempo permitido entre un CH y el siguiente, será penalizado con 60 segundos por cada minuto de retraso o de adelanto, acorde con el horario registrado.

062. 58 TIEMPO MAXIMO

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. La tolerancia es de 30 minutos para las categorías femeninas y promocionales.

062. 59 RECLAMO DE TOLERANCIA ESPECIAL

Si un piloto puede demostrar al al director de carrera que se retrasó por circunstancias anormales fuera de su control, como un retraso ocasionado porque tuvo que detenerse para prestar primeros auxilios en caso de un accidente grave, se le puede otorgar una compensación. No se puede aceptar como una circunstancia anormal el presunto obstáculo causado por otro corredor.

Si después de la investigación, el director de carrera está convencida de que un corredor se detuvo para ayudar a un corredor gravemente lesionado en una prueba especial, la Dirección de Carrera puede otorgar un tiempo al corredor que se detuvo. La Dirección de Carrera podrá, a su sola discreción, otorgar al corredor un tiempo de Prueba Especial que le permita mantener la misma posición en puntaje al final del día sin esa prueba especial.

Además, tras una investigación, la Dirección de Carrera podría tomar la misma medida si cree que ha ocurrido un incidente inesperado que el corredor no pudo predecir o controlar. Estos pueden ser: falla de marcaje, bloqueo del circuito debido a fallas inesperadas en el desarrollo de la carrera u otra fuerza mayor.

Sin embargo, esto solo se aplica si un oficial del evento también ha informado el incidente.

062. 60 CONTROLES DE PASO (CP)

El piloto, además de presentar su tarjeta de control horario a todos los controles horarios, deberá presentar su tarjeta de control de paso a cualquier oficial encargado de los controles de paso. Estos controles pueden estar señalizados por dos banderas azules, en ambos lados de la ruta, colocadas aprox. a 50 metros antes del punto de control. Si el piloto no se detiene, será descalificado.

Cualquier piloto que no tenga anotados en su tarjeta todos los controles de paso, será descalificado.

062. 61 PRUEBAS ESPECIALES (PE)

El recorrido de las pruebas Especiales no deberá tener marcas de neumáticos de motocicletas, excepto las de los encargados del marcaje. De no ser así la Comisión Deportiva podrá pedir al organizador que cambie el recorrido. En cada día de competencia las pruebas especiales deberán ser llevadas a cabo, con el cronometraje acorde con el Reglamento Técnico, Apéndice "Enduro".



En cualquier caso, se deberán efectuar un mínimo de cuatro pruebas especiales por día (con la excepción de fuerza mayor el día del evento).

062. 61. 1

Se efectuarán por lo menos una prueba en circuito cerrado (cross test), especialmente preparada para este fin. De 2 a 5 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 pie. La penalidad por practicar estas pruebas especiales con un vehículo de ruedas antes del comienzo oficial de la competencia será la descalificación. 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.

062. 61. 2

Se efectuará por lo menos una prueba especial de Enduro cada día de competencia. La distancia mínima para estas pruebas será de 3 km. y la máxima de 9 km. De ninguna manera la ubicación de estas pruebas deberá permanecer secreta. Los pilotos tendrán la posibilidad de conocerlas a pie con anterioridad, o en la primera vuelta. Estas pruebas no podrán ser cronometradas a la primera vuelta, solamente en las vuelta(s) sucesiva(s). No será permitido practicarlas con vehículos de ruedas, los infractores serán penalizados con la descalificación. Estas pruebas no deberán de 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. Los caminos de acceso a las pruebas especiales deberán ser señalizados e indicados en un mapa que debe incluirse en el Reglamento Particular. El comienzo y el final deberán ser de preferencia en el mismo lugar, de no ser posible deberá de haber una 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 seguir sin detenerse hasta el control horario sucesivo. El cronometraje será al 1/100 de segundo. Todas las pruebas especiales deberán ser aprobadas por la Comisión Deportiva. Las pruebas especiales trazadas estilo Cross podrán ser cronometradas a la primera vuelta, a menos que la Comisión Deportiva decida que esto podría ser peligroso. En este caso serán cronometradas comenzando de la segunda vuelta.

062.62

El inicio de una prueba especial será señalizado con un letrero con escrito "PARTIDA" o "START" (Inicio prueba especial), y al final con un letrero con escrito "LLEGADA" o "FINISH" (Final prueba especial). 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.

En la llegada de las pruebas especiales, hay una línea de 30 metros donde el piloto no puede detenerse. La distancia podría ser menor si las condiciones del terreno no permiten respetar la distancia de 30 metros.



062. 63 REVISIÓN FINAL

En la revisión final, o dentro de los 30 minutos sucesivos, una o más motocicletas podrán ser examinadas. Si cualquier 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.



062. 64 LISTADO DE PENALIZACIONES

062.64. 1 TIEMPO

Las pruebas FIM considerarán las siguientes penalizaciones:

- Por cada minuto de retraso sobre la hora teórica en la línea de salida 1 minuto
- Llegar adelantado a un control horario, por cada minuto 1 minuto
- Detenerse entre las banderas amarillas y la mesa de control en los controles horarios: 1 minuto
- Llegar retrasado a un control horario por cada minuto 1 minuto
- No traspasar la línea de 20 mts en la largada con el motor andando: 10 segundos
No traspasar la línea de 20 mts en la largada dentro del minuto sucesivo al de su largada, un minuto por cada minuto que tarde en cruzar la línea, más los 10 segundos por no arrancar el motor.

REGLAS GENERALES

062. 70 OFICIALES

Los Oficiales encargados de anotar las irregularidades deberán indicar dichas faltas a la Comisión Deportiva. Solamente estos Oficiales, junto con la Comisión Deportiva, el Comisario Técnico y el Director de la Carrera podrán informar dichas irregularidades.

062. 71 ACEPTACION DE LAS DECISIONES OFICIALES

Cada piloto deberá aceptar todos los resultados, medidas, distancias y decisiones.

Además, autoriza el organizador a publicarlos de la manera más conveniente. También declara estar conforme con la publicidad que él crea conveniente publicar en relación con el evento y que la misma sea verdadera, exacta y no engañosa.

062. 75 INTERPRETACION DE LOS REGLAMENTOS

La interpretación de este reglamento y del Reglamento Particular es responsabilidad de la Comisión Deportiva, la cual está también autorizada a resolver cualquier argumento no expresamente enunciado aquí.

Anexo Reglamento Particular (ejemplo)

Llenar con los datos que correspondan y agregar datos que se consideren importantes

Invitación

Reglamento Particular

Xª Fecha Enduro FIM / Lugar

Fecha: del x de x de 202X al x de x de 202X

Organizador : Club organizador

Lugar : Identificación lugar, Región xxxxxxxxxx

Modalidad de Carrera : Enduro FIM

Inscripciones: Del x de x al x de x de 202X, a las XXXX horas

Valor inscripciones : \$ xxxxxxxxxx

Máximo de inscritos: xxx pilotos



Lugares de inscripción

Internet | www.xxxxxxxxxxxx

Cómo llegar al Circuito:

Descripción de cómo llegar según las vías de acceso.

MAPA DE CÓMO LLEGAR AL LUGAR

AUTORIDADES DE LA PRUEBA

Director de la Prueba : Nombre / email xx@xxx.cl teléfono celular +569 xxxxxxxx

Jueces de la Prueba :

Comisarios Deportivos :

Comisario Ambiental :

Juez Parque Cerrado :

Cronometraje :

Marcaje Circuito :

Producción del Evento :

CIRCUITOS y CATEGORIAS

Categorías PRO Circuito Largo : x vueltas + xx

Categoría Expertos Circuito Largo : x vueltas + xx

Categoría Intermedia Circuito Corto : x vueltas + xx

Categorías Promocional Circuito Corto : x vueltas

MAPA COMPLETO DE LOS CIRCUITOS, ENLACES Y ÁREAS DE RESCATE

HORARIOS

Ingreso a Parque Cerrado :

Fondos ROJOS y VERDES xx:xx a xx:xx horas

Fondos AMARILLOS xx:xx a xx:xx horas

Fondos BLANCOS xx:xx a xx:xx horas

Reunión de Pilotos : Todos xx:xx horas

Largada de la Prueba : Primer piloto xx:xx horas

REGLAS ADICIONALES

- Sólo pueden participar pilotos con su licencia FMC al día.

- En www.xxxxxxxxxxxx se publicarán:

o El plano de la carrera y fotos del circuito

o Cualquier cambio a este Reglamento Particular



o Situación de clima en la Zona del Circuito

o Anuncios Importantes, hasta 24 horas antes de la carrera

o Favor revisar periódicamente el sitio Web

- Todas las categorías cronometran a partir de la Especial x (Cross).

- A los menores de edad se les solicita llevar un teléfono celular con el número del Director de la Prueba XXXXXXXXXX grabado en memoria, de manera de poder avisar de cualquier problema que tengan durante la carrera.

Las especiales podrán ser reconocidas a pié a partir del día xx a las xx:xx horas, y el Sábado antes de la carrera, hasta las xx:xx hrs.

- Rigen el reglamento ENDURO CHILE 20XX.

- La organización, en acuerdo con los Jueces, podrá hacer modificaciones al circuito, a los horarios y sus recorridos, según las condiciones climáticas y de seguridad del mismo.

Estos cambios se anunciarán en por alto parlantes y, en lo posible, en Controles horarios.

Es obligatoria la entrega de tarjetas de control de paso al finalizar la prueba o abandonarla. Penalización es de \$20.000 por no entregarla.

No se autorizará el ingreso de motos que no participen en la competencia, excepto aquellas debidamente autorizadas y que sólo colaboran en la organización.

La Zona de Abastecimiento es parte del circuito, por tanto se aplican todas las normas de la prueba y especialmente las normas de seguridad y medio ambientales.

Se prohíbe arrojar desperdicios en el sector de la prueba y alrededores. Se sancionará al piloto cuyos acompañantes también arrojen desperdicios.

Está prohibido fumar cerca de los combustibles, beber alcohol y encender fuego hasta 25 metros del eje de la calle en la Zona de Abastecimiento y en todas las otras zonas habilitadas para la carrera.

Los teams con sitios asignados en la Zona de Abastecimiento no pueden desarmar sus carpas ni retirarse hasta que haya finalizado la prueba.

El plazo para efectuar reclamos de esta Prueba es de hasta 24 horas después hacerse públicos los resultados al correo del director de carrera, junto a una prenda en efectivo de \$50.000 por reclamo.

ANEXO NÚMEROS DE ENDURO

Art.1.Definición

Este anexo al Reglamento de Enduro define los números que deben utilizarse tanto para las pruebas Cross Country como FIM amparadas en el Reglamento precedente.

Art. 2. Tipografías para números

Se utilizarán sólo una de las siguientes familias tipográficas (aprobadas por la FIM):

Futura Heavy

0123456789

Futura Heavy Italic

0123456789

Univers Bold

0123456789

Univers Bold Italic

0123456789

Oliver Med.

0123456789

Oliver Med. Italic

0123456789

Franklin Gothic

0123456789

Franklin Gothic Italic

0123456789

Art. 3. Fijación

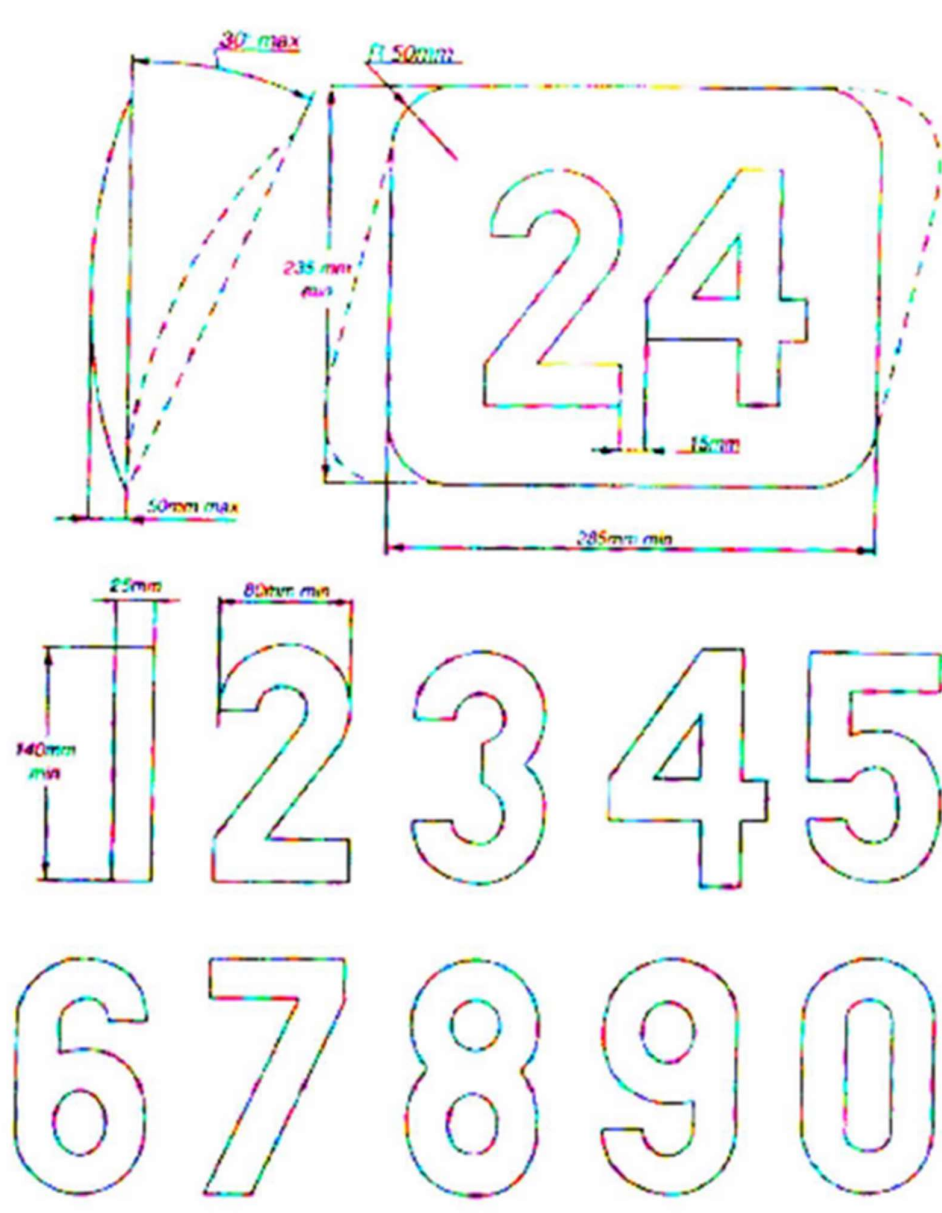
Los números asignados serán fijados en los dos costados de la moto y en el frente, de manera visible y ocupando sólo los colores asignados en el artículo 3.2 del Reglamento de Enduro. La forma de fijar los números será centrados en el alto y en los costados del área cubierta por el color de fondo de la Categoría, permitiendo el fácil reconocimiento de la categoría y número del competidor.

Los números deben fijarse sobre el fondo sin tocarse entre sí.

Si el color de la moto coincide con el color de fondo de la categoría, no se hace necesario fijar un área de color para los números.

Art. 4. Tamaño

El tamaño mínimo de los números será de acuerdo con el siguiente diagrama:





ANEXO CODIGO DEL MEDIO AMBIENTE

ENVIRONMENTAL CODE

Extracto del Código del Medio Ambiente a aplicar en Chile

PRINCIPIOS GENERALES

1.1 Las actividades motociclistas se dividen claramente en tres grupos principales:

Deporte competitivo, recreación y transporte.

1.2 El deporte motociclístico constituye uno de los mayores elementos de los calendarios deportivos nacionales e internacionales, atrayendo un gran público y produciendo significativos efectos económicos. Es un deporte que, como la mayoría de otros deportes, actividades humanas en general, crean un impacto en el medio ambiente.

1.3 El motociclismo como medio de transporte o para la recreación continúa creciendo y desarrollándose y por ello debe también ser visto desde el punto de vista ambiental.

1.4 La FIM considera de una importancia capital el desarrollo de una política ambiental coherente tomando en cuenta los requerimientos legislativos y regulatorios de cada país.

1.5 La FIM buscará establecer todo el tiempo los más altos estándares ambientales, durante la organización de eventos a todos los niveles y promoverá la conciencia ambiental entre todos los pilotos motociclistas. La FIM lo realizará en cercana cooperación con las FMNs, organizaciones representantes de la industria motociclista y los pilotos.

1.6 La política ambiental de la FIM definida en este código está basada en el respeto mutuo de las necesidades del medio ambiente así como de las prácticas razonables de los deportes motociclistas así como de la conducta motociclista en general.

1.7 La FIM busca una cercana cooperación con las autoridades internacionales y organizaciones a fin de asegurar que hay suficientes facilidades para las actividades motociclistas en condiciones ambientalmente aceptables y animará a todas las Federaciones Nacionales a hacerlo a nivel nacional, regional y local.

1.8 Todas las Federaciones Nacionales afiliadas a la FIM deberán adaptar sus estatutos con el fin de dar importancia a las cuestiones ambientales y a los principios del Código del Medio Ambiente.

1.9 Conforme a los principios generales arriba mencionados este código dicta las regulaciones y recomendaciones para mejorar las relaciones entre el deporte motociclista y el medio ambiente.

Estas regulaciones y recomendaciones se refieren principalmente en particular a:

- a) Sonido, combustible, protección del suelo y asuntos de limpieza.
- b) Comportamiento de los espectadores, actividades de los organizadores, directores de circuito, participantes de las competencias así como los usuarios de la carretera.

1.10 Asegurando que este código será respetado, la FIM ha introducido el puesto de Oficial del Medio Ambiente FIM.



OFICIAL DEL MEDIO AMBIENTE DE LA FIM

En cada campeonato FIM, Prix FIM o concentraciones clásicas, habrá una persona que estará a cargo únicamente de los aspectos de medio ambiente, denominado Oficial del Medio Ambiente FIM, quien debe haber completado satisfactoriamente un seminario organizado por la CIE-FIM.

Misión del Oficial del Medio Ambiente:

Asegurar que el Código de Medio Ambiente de la FIM sea respetado.

Tener acceso a toda la información concerniente al evento y deberá estar disponible para dar recomendaciones al Presidente del Jurado, Chief Steward sobre todos los aspectos del evento que puedan tener potencial para causar impactos ambientales, antes, durante y después del evento.

Capacitar a personas nacionales para las diferentes disciplinas, así como a los pilotos, organizadores y espectadores.

Tener la posibilidad de asistir a las reuniones de jurado pero sin derecho a voto.

DELEGADO DEL MEDIO AMBIENTE DE LA FIM

3.1 Roles y tareas

El delegado del Medioambiente de la FIM será un miembro de la CIE nominado por ella y deberá:

- Observar y verificar que el código de medioambiente sea aplicado.
- Identificar buenas acciones ambientales y hacer recomendaciones para futuras propuestas para mejorar el código del Medio Ambiente.
- Efectuar una inspección de las instalaciones del circuito y sus facilidades, antes durante y después del evento.
- Preparar un reporte resumiendo los aspectos más importantes del evento relativos al medioambiente y comentar los esfuerzos realizados por el organizador para respetar el código de medioambiente.
- Comparar el reporte con la lista de chequeo realizada por el oficial del medio ambiente.

SONIDO

4.1 Introducción

Las preocupaciones relativas al sonido dentro de los eventos motociclistas no son limitadas solamente a las maquinas, adicionalmente al sonido esperado proveniente de los motores, los organizadores y oficiales del ambiente deben estar conscientes de la magnitud del sonido proveniente de otras fuentes como sistema de sonido, multitudes y otras fuentes asociadas con el evento, Se deberá minimizar el sonido excesivo proveniente de la actividad motociclista y tomar una conciencia pública que la responsabilidad es de todos los involucrados, pilotos, clubes, organizadores y todos los oficiales.

4.2 Sonido de las motocicletas

El sonido es un fenómeno medible, creado cuando una fuente, como el motor de una moto, causa la vibración del aire. Por el contrario, el ruido es una interpretación subjetiva del impacto del sonido. Un sonido apreciado por una persona puede ser desagradable para la otra. Las motos con altos niveles sonoros son consideradas bulliciosas. El oficial de medioambiente deberá comprender la diferencia entre los dos y como es cuantificado el sonido.

El decibel es la unidad utilizada para expresar la presión del sonido y son medidas en diferentes escalas. El sonido de las motocicletas es medido en la escala "A" y es expresado como Db (A). Los niveles de presión acústica aumentan en una proporción logarítmica (muy rápidamente) mientras que el oído humano interpreta este incremento más lentamente.

Por consecuencia cada vez que el número de fuentes idénticas de sonido son dobladas (como en la grilla de partida) la medida de la presión acústica solamente aumenta 3 DB (A)

Los niveles acústicos disminuyen como la distancia de la fuente aumenta. Un doblamiento de la distancia desde la fuente en que se escucha causa una pérdida de 6 Db A. La temperatura, elevación, humedad y la frecuencia de las ondas del sonido también contribuyen a esta pérdida de sonido. Ciertas cosas como el follaje, paredones, paredes o muros reducen el sonido.

La FIM recomienda:

Evitar ruidos de motores innecesarios

Reducir lo más posible los niveles sonoros en todas las disciplinas y asegurar que las regulaciones aplicables sean respetadas.

La FIM siempre promoverá la investigación del comportamiento sonoro dentro del deporte motociclista.

4.3 MEDIDAS DEL NIVEL SONORO

Los oficiales de medio ambiente y los organizadores deberán estar familiarizados con las ordenanzas locales gubernamentales tanto a nivel de eventos como de vehículos.

Para los detalles de específicos niveles sonoros para cada disciplina referirse a las reglas de cada actividad motociclista. El método de control de sonido y los niveles de sonido FIM son igualmente recomendados para las manifestaciones nacionales y de cada club.

4.4 SISTEMA DE SONIDO

- Deberá separarse los sistemas de sonido para el público, de los paddock de los corredores así como del área pública esto es preferible y nunca deberá producir un nivel sonoro superior a tolerante de 83 DB A medidos dentro de la zona del público.

Por otra parte un máximo de 3 DB A arriba del nivel de sonido ambiental cuando es medido cerca de un vecindario.

- La posición de los parlantes deberán estar inclinados hacia el suelo y direccionados hacia el centro del circuito.
- Mantener el nivel sonido lo más bajo posible
- Todo el sistema de sonido deberá estar listo 30 minutos antes del inicio de la practica
- El sistema de sonido a menudo causa más disturbio fuera del área de la pista que el evento en sí. Hacer arreglos con las personas en cargo del sistema de sonido para reducir el volumen entre las carreras o sesiones de práctica.

5. COMBUSTIBLE

Es un requerimiento que el combustible regular sin plomo, disponible en las estaciones de servicio o proveído por los organizadores, sin aditivos, excepto para los motores de dos tiempos, sea utilizado. Para los circuitos de velocidad el uso de Methanol es permitido, a largo plazo utilizar para todas las actividades el combustible más amigable con el medioambiente.



Para propósitos medioambientales, los artículos concernientes al bodegaje y almacenaje de combustible en las reglamentaciones relevantes deberán ser respetados.

6. PROTECCION DEL SUELO

Medidas deberán ser tomadas para prevenir derrames de combustible, aceite, limpiadores, desengrasantes, líquido para radiadores y fluido de frenos el terreno o vapores en el aire.

Los contenedores para recolectar basura, aceites, desengrasantes, detergentes deberán ser provistos por el organizador.

Para todas las disciplinas “off road” el uso de una alfombra ambiental u otro artefacto efectivo es requerido para ser utilizado en el servicio de las motocicletas en lugares donde el organizador lo permita entre otros en el paddock y en las áreas de reparación.

Los organizadores deberán disponer sobre los tratamientos de líquidos y la deposición final de material contaminado.

El agua de desecho utilizada por los vehículos en el paddock de los pilotos y en los sitios para acampar no debe ser vaciada en el terreno. El agua de desecho proveniente de vehículos de pilotos y Campamentos no debe ser vaciada en las carreteras o en los caminos cercanos al circuito. El agua de desecho deberá ser deposita solamente en facilidades apropiadas proporcionadas por el organizador.

NO DEJAR NINGUNA EVIDENCIA DE ACTIVIDAD EN EL CAMPO

7. LAVADO DE LAS MOTOS

La limpieza de las motos, cuando sea permitido por las reglamentaciones, deberá ser llevada a cabo solamente en los sitios designados para ello.

Solamente agua sin la adición de productos químicos es permitida.

Los requerimientos para las facilidades de lavado son descritos en las reglas de cada una de las disciplinas correspondientes.

8. ACCIONES A SER TOMADAS POR LOS PARTICIPANTES-PILOTOS

Cada piloto es responsable de los desechos generados por su equipo durante la manifestación.

Donde los organizadores provean los contenedores necesarios para los desechos deben ser usados como se indique.

La basura deberá ser recolectada por el equipo hasta que hayan facilidades o instalaciones para ser utilizadas.

Cuando el reabastecimiento o servicio de las motos sea hecho en disciplinas o eventos off road deberán utilizar la alfombra ambiental y ser removidas por los participantes después del evento.

Cualquier infracción de los participantes o de los pilotos (quienes son responsables de sus equipos) al código ambiental de la FIM puede resultar en una multa, suspensión del evento y además puede resultar en costos de reparación para los pilotos.

Estas recomendaciones deberán estar mencionadas en el reglamento particular.



9. REQUERIMIENTOS PARA FOMENTAR UN COMPORTAMIENTO FAVORABLE DE LOS ESPECTADORES

Los visitantes de los circuitos motociclistas, tracks o eventos moto turistas pueden jugar un rol en mantener el medio ambiente limpio e intacto.

Algunas sugerencias:

En cooperación con la policía, escoger las rutas hacia y desde los circuitos, pistas etc., que causen menos disturbios a las áreas circunvecinas.

Proveer señalización clara para los circuitos

No permitir el parqueo en áreas vulnerables

No permitir el parqueo en pastizales

Evite altas concentraciones de personas de manera de preservar los sitios vulnerables.

Proveer suficientes facilidades sanitarias

Informar a los espectadores de un comportamiento responsable en el sitio.

Especificar en contratos con firmas de comidas y bebidas la venta de bebidas y comida empacada en recipientes reciclables, re usables, biodegradables y proveer y mantener suficientes contenedores para los desechos.

Manejar los eventos off road de manera tal que solamente las huellas permanezcan en el suelo.

10. ACCIONES A REALIZAR POR LOS ORGANIZADORES

10.1 Disposiciones a favor del Medio Ambiente:

Hacer arreglos para prevenir la contaminación del suelo en el área de corredores (Riders Paddock), así como en el circuito y en los alrededores. Velar por la protección de los senderos a lo largo del acceso, caminos, parqueos, y delimitar áreas vulnerables.

Las instalaciones para las prácticas, los circuitos permanentes así como las concentraciones turísticas y sus alrededores deberán ser protegidas lo más que se pueda de la contaminación y de los disturbios.

Deberán tener cuidado con el número de espectadores previsto, proviniendo y manteniendo limpias y suficientes facilidades sanitarias, con provisiones apropiadas para desperdicios así como para utilización de agua, esto debe ser para ambos sexos (los estándares recomendados puede verlos en el apéndice A)

Estas medidas también deben ser tomadas para prevenir:

Derrames de combustible, aceite, limpiadores, desengrasante, líquido para refrigerar y líquido para los frenos, en el suelo o vapor en el aire.

Que la basura proveniente de los participantes, sus equipos, espectadores o puntos de venta no sea dejada en el suelo por el contrario deberá ser colectada en recipientes adecuados.

Que las facilidades sanitarias sean colocadas inapropiadamente.

Que los desechos sean recolectados o depositados de manera ilegal

Que el sonido emanado de las concentraciones turísticas sea excesivo.



Que el combustible utilizado en las manifestaciones sea el aprobado por la FIM

Que el máximo número de eventos o de horas de prácticas en un sitio sean excedidas.

10.2 ACCIONES A TOMAR

Una zona de lavado de motocicletas.

Distribución de bolsas para basura entre los participantes.

Contenedores para los aceites usados, líquidos para frenos, refrigerante

Contenedores para la basura generada por los espectadores.

Instalaciones sanitarias.

Un posicionamiento adecuado de los parlantes.

Señalización adecuada y apropiada para las direcciones del evento.

Aprovisionamiento de contenedores o bolsas para basura en el área de pits, mecánicos y recolectar y mantener limpios los contenedores después de cada evento (para todas las disciplinas off road).

Antes de cada Campeonato se deberá confeccionar una tabla de multas por infracción a las normas ambientales, fondos que serán administrados solamente para fines ambientales.

10.3 PUBLICIDAD

No colocar poster o anuncios en los árboles en áreas rurales, sitios urbanos protegidos o en áreas no apropiadas.

Ubicar tableros o pizarras o anuncios publicitarios solamente si se ha obtenido el permiso correspondiente.

Al colocar pancartas o publicidad tomar en cuenta las regulaciones gubernamentales.

No distribuir hojas volantes o panfletos en los parabrisas de los carros o en las motocicletas, tampoco a los espectadores (no permitir a otros que lo hagan durante su evento).

10.4 PADDOCK DE CORREDORES, AREAS DE SERVICIO Y AREAS DE CONTROL DE TIEMPO.

Al presentarse cada participante recibirle con instrucciones y con su bolsa de basura para que deposite los desechos.

Tener a disposición contenedores para basura y desechos en cantidad suficiente.

Tener a disposición suficientes contenedores para la recolección de aceites y gasolinas de desecho. Rotularlos para identificación.

Proveer suficientes contenedores para filtros de aceite y recolectarlos separadamente.

Proveer y mantener suficientes instalaciones sanitarias limpias y adecuadas con provisiones adecuadas para el agua de desecho. Estas instalaciones para hombres y mujeres.

Si la limpieza de las motos es permitida, un área especial para el lavado de las motos deberá ser diseñada para asegurar que el suelo no es contaminado, esta área deberá ser provista de acuerdo con las reglas de cada disciplina.



10.5 DESPUES DEL EVENTO

Todas las señales, los posters deberán ser removidos después del evento.

La basura dejada en el sitio y en sus alrededores deberá ser removida y limpiada a la brevedad del caso.

Limpiar de cualquier arbusto o matorral caído.

Limpiar todas las cintas del circuito.

Nivelar los circuitos o los caminos si es necesario.

Remueva el lodo o fango de las rutas adyacentes al sitio donde se llevó a cabo el evento.

Arregle por separado la recolección de las basuras, desechos de aceites, filtros. etc.

Donde sea necesario reforeste.

11. RECOMENDACIONES A LOS USUARIOS DE CARRETERA

11.1 Introducción

Nosotros deberemos voluntariamente agregar un mayor grado de responsabilidad a nuestro deseo natural de movilidad individual. Nosotros deberemos asociar el principio de la libertad de pensamiento y explotar cada oportunidad de combinar la libertad de pensamiento con el placer de practicar el motociclismo más efectivamente con las necesidades ecológicas y económicas.

11.2 Conducta de los pilotos

Los motociclistas individuales deberán desarrollar hábitos de conducta de manejo de manera de integrarse completamente a otros tipos de usuarios de la carretera.

Conducir seguramente y evitar el manejo agresivo y competitivo.

Ahorrar combustible y reducir la contaminación evitando el aceleramiento innecesario de los motores.

Conducir educadamente y evitar contaminar con sonidos innecesarios utilizando la bocina solamente para emergencias.

Problemas de ruido. Usar un sistema de escape estándar o de otro tipo que evite el alto sonido, y mantener los sistemas de audio a un nivel bajo.

Utilizar las rutas legales destinadas a los motociclistas.

Conducir profesionalmente, conduciendo de manera tranquila y discreta cuando conduzca en grupos.

Respetar la naturaleza no manejando en rutas en riesgo de ser dañadas y que no puedan ser reparadas de manera natural.

Proteger la fauna y su hábitat natural conduciendo de una manera inteligente.

Tomar la responsabilidad que sus neumáticos, baterías y aceites utilizados, así como otros artículos sean reciclados correctamente.

Promover un ahorro eficiente combustible y economía de espacio conduciendo motocicletas en vez de manejar automóviles.

Recordar que nuestras ciudades y nuestras carreteras no son pistas de carreras.



ANEXO A

NORMAS RECOMENDADAS PARA EL APROVISIONAMIENTO DE INSTALACIONES SANITARIAS EN LOS EVENTOS O CAMPEONATOS

MUJERES

Un sanitario por cada cien o menos mujeres que asistirán al evento.

HOMBRES

Un sanitario por cada cien o menos hombres que asistirán al evento.

Dos sanitarios por cada 100-500 hombres que asistirán al evento.

Un sanitario adicional por cada 500 hombres que asistirán al evento.

1.5 metros de urinales por cada 500 hombres.

DURACIÓN

Para los eventos de menos de cuatro horas estas normas pueden ser reducidas un 25%.

MANTENIMIENTO

Las instalaciones deberán ser aseadas regularmente durante todo el evento.

INSTALACIONES PARA PERSONAS CON LIMITACIONES FISICAS (recomendado)

Una de las instalaciones deberá ser con las facilidades necesarias para las personas con limitaciones físicas.

CONCLUSIÓN

Hay una urgente necesidad de colocar el deporte en una posición donde pueda defenderse por sí mismo de grupos que desean imponerle restricciones innecesarias.

MULTAS

Las multas por infringir el reglamento ambiental podrán ser aplicadas por el Comisario Ambiental y van desde \$ 10.000 a \$ 50.000.- de acuerdo con la gravedad de la falta o su reincidencia.

Los dineros recaudados serán utilizados para implementación ambiental a criterio del Comisario Ambiental.