

REGLAMENTO GENERAL

**Enduro
2009**

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:

- Presidente: Enrique Levalle F.
- Representante Club Nacional de Enduro: Ivan Pini
- Representante Asociación Pilotos de Enduro : José Tomas Urrutia
- Representante Derrapando: Claudio Mattus

La duración en el cargo será la del año calendario y podrán ser nominados por otro periodo sin limitaciones de veces.

Las decisiones serán tomadas por mayoría y en caso de empate el Presidente tendrá un voto adicional.

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 las mismas.
- 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.
- 8) En general, es la responsable de fiscalizar y coordinar todos los eventos nacionales e internacionales, con la aprobación de la Federación de Motociclismo,

ART. 1.2

COMISION DE REGLAMENTO Y RANKING

Formación: Esta comisión estará integrada por un número de miembros igual al número de clubes organizadores (APE-CNE-DRP).

Duración: La nominación de la comisión es por 2 años, salvo fuerza mayor.

Sesiones: La comisión deberá reunirse a lo menos 2 veces por temporada al inicio y al término de ésta, 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 del mismo, 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 a este Reglamento y someterlos a la aprobación de la CONAEN.
- 4) Después de cada carrera de Campeonato dentro de las 24 hs. de formalizado el resultado de cada una, entregar el ranking actualizado a 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.

Duración: La nominación de los integrantes de la Comisión de Apelación será por dos años, salvo fuerza mayor, y deberá ser hecha por lo menos 15 días antes de la primera prueba del año.

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 funcionara bajo las atribuciones y obligaciones de los estatutos de la misma.

Vera 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 practica 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 o a la pareja 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:

1° lugar	25 puntos	11° lugar	10 puntos
2° lugar	22 puntos	12° lugar	9 puntos
3° lugar	20 puntos	13° lugar	8 puntos
4° lugar	18 puntos	14° lugar	7 puntos
5° lugar	16 puntos	15° lugar	6 puntos
6° lugar	15 puntos	16° lugar	5 puntos
7° lugar	14 puntos	17° lugar	4 puntos
8° lugar	13 puntos	18° lugar	3 puntos
9° lugar	12 puntos	19° lugar	2 puntos
10° lugar	11 puntos	20° 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. Ejemplo:

Piloto A = 57 minutos 35,456 segundos, Piloto B = 57 minutos 35,456 segundos, Piloto C = 58 minutos 12,756 segundos

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

En caso de carreras de mas de un día, cada día otorgara el puntaje correspondiente al lugar del piloto.

Eventualmente una carrera podrá tener una bonificación de puntaje máximo del 50% siempre y cuando la misma tenga mayores exigencias y duración que las del resto del campeonato o sea la final del mismo.

ART. 2.2**EMPATE**

En caso de empate y que el campeonato sea con descarte, se tomarán como válidas las carreras desechadas únicamente para los pilotos indicados en el empate, de subsistir éste, se procederá como en el caso de Campeonato sin descarte, 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 Especifico 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:

- El nombre del club organizador
- Una mención de que la competencia se realiza bajo las normas de este Reglamento, y de cualquier otro que se requiera.
- Lugar y Fecha del evento así como indicaciones sobre su acceso.
- La composición de la Comisión Deportiva y el Director de la prueba, sus teléfonos y/o correo electrónico.
- Tipo de competencia
- 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 concursante como el Club organizador, quedan obligados a someterse al presente reglamento.

En caso de suspensión del evento o postergación del mismo, el piloto podrá solicitar la devolución del importe de su inscripción.

ART. 2.7

RECEPCION DE LAS INSCRIPCIONES

Las inscripciones definitivas deben hacerse en un formulario provisto por el club organizador, donde se indicará como mínimo los datos personales de los participantes (primer nombre, primer apellido, al menos inicial del segundo, RUT, edad, teléfono de contacto, y grupo sanguíneo), y los datos de la moto (marca, cc., etc.), categoría a que postula, y número asignado. Toda inscripción para ser válida deberá acompañarse del importe de los derechos.

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 realizara de acuerdo a 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. El organizador está también autorizado a fijar (si lo considerara necesario) un número máximo de participantes; dicho número máximo deberá estar publicado en el Reglamento Particular. Si hubiesen demasiados pilotos inscritos, el método usado para seleccionar dichos pilotos deberá 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. 2.9

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. 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 descubre falsedad en los datos de inscripción podrá ser descalificado y quitado los puntos obtenidos.

ART. 2.10**INSCRIPCIONES CONDICIONADAS**

El Reglamento Particular podrá prever la aceptación de inscripciones bajo ciertas reservas bien definidas, pudiendo comunicar al participante dentro de las 24 horas antes del cierre de las inscripciones, el rechazo a su solicitud.

Asimismo, un piloto que se inscriba como socio de un Club para optar a un menor valor, no siéndolo, podrá ser multado por el doble del valor de la inscripción, en caso de no cancelar la multa le serán retirados los puntos 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 completa lista con números de Cédula de Identidad y teléfonos 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 o por el Club organizador.

ART. 2.11**VALOR DE LAS INSCRIPCIONES**

Los clubes fijarán los valores de inscripción para cada Campeonato.

ART. 2.12**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, por fuerza mayor, 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 de súper expertos, considerando los tiempos promedio reales de la carrera completa, no podrá ser inferior a dos horas ni superior a 10 horas. 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 de conducir clase C, o de una licencia de la FMC. En caso de ser menor a 18 años deberá presentar autorización notarial de sus padres o tutor legal, obligatoriamente para conseguir la licencia FMC.

ART. 3.1**CLASES DE PARTICIPANTES**

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

- a) Súper Expertos
- b) Expertos
- c) Intermedios
- d) 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:

Las Categorías del Campeonato Nacional de Enduro son:

Nombre	Ident.	Exigencia	Edad	Colores fondo / número
Enduro 1	E1	Súperexperto	Libre	Rojo / Blanco
Enduro 2	E2	Súperexperto	Libre	Rojo / Blanco
Enduro 3	E3	Súperexperto	Libre	Rojo / Blanco
Expertos E1	E1E	Experto	Libre	Verde/Blanco
Expertos E2	E2E	Experto	Libre	Verde / Blanco
Expertos E3	E3E	Experto	Libre	Verde/Blanco
Mayores de 35	>35	Experto	>35 años	Verde/Blanco
Mayores de 42	>42	Intermedio	>42 años	Amarillo / Negro
Parejas Open	PO	Intermedio	Libre	Amarillo / Negro
Intermedios E1	E1 I	Intermedio	>15 años	Amarillo / Negro
Intermedio E2	E2 I	Intermedio	>15 años	Amarillo/Negro
Intermedios E3	E 3 I	Intermedio	>15 años	Amarillo / Negro
Promocionales E1	E 1 P	Promocional	>15 años	Blanco / Negro
Promocionales E2	E 2 P	Promocional	>15 años	Blanco / Negro
Promocionales E3	E 3 P	Promocional	>15 años	Blanco/Negro
Promocionales 85	P 85	Promocional	<15 años	Blanco / Negro
Parejas Promocionales	PP	Promocional	Libre	Blanco / Negro
Master Mayores de 50	Master	Edad	>50 años	Blanco / Negro
Promocionales damas	Damas	Solo mujeres	libre	Rosa/Negro

Con respecto a la edad del piloto, se considerará que cumple dicho requisito si lo hace en cualquier momento del año en curso (1 Enero al 31 de Diciembre).

Las cilindradas quedan definidas de esta forma:

Categoría	Motores de 2 tiempos	Motores de 4 tiempos
Enduro 1-Expertos 1- Intermedios 1- Promocionales 1	Desde 100cc a 125 cc	Desde 175cc a 250 cc
Enduro 2-Expertos 2- Intermedios 2- Promocionales 2	Desde 175 cc a 250 cc	Desde 290 cc a 450 cc
Enduro 3-Expertos 3- Intermedios 3- Promocionales 3	Desde 290 cc a 500 cc	Desde 475 cc a 650 cc.
Mayores de 35	Libre	Libre
Mayores de 42	Libre	Libre
Promocionales 85	Hasta 85 cc	Hasta 150 cc
Parejas Promocionales Parejas Open	Libre	Libre
Master Mayores de 50	Libre	Libre
Promocionales damas	Libre	Libre

Los pilotos que participen en categoría parejas, deberán agregar en su porta número frontal, un adhesivo visible con la palabra PAREJAS, de 3 cm de alto en color negro, a fin de facilitar la labor de los controles de paso.

Para que una categoría se forme necesitará de un mínimo de 4 pilotos (o 4 parejas 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, salvo las

categorías E3 que bajan a E 2 dentro de su misma categoría. En el caso de las parejas, cada corredor en forma individual irá a la categoría que le corresponde. Los pilotos de la categoría Promocionales parejas podrán optar correr como Parejas Open o en las categorías que le corresponda en forma individual. El Reglamento específico de un campeonato podrá eliminar alguna categoría y refundirla de acuerdo a 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 por \$ 200.000 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) SUPER EXPERTOS

Serán designados pilotos Súper Expertos:

- Con relación al último Campeonato Nacional de Enduro
 - Los pilotos que en el año compitieron en súper expertos
 - Los pilotos que habiendo competido durante el año en Expertos, demuestren méritos para ser ascendidos a Súper Expertos, labor que juzgará la Comisión de Ranking.
 - Los pilotos que en el último año participaron en las categorías MX1 o MX2 Expertos del Campeonato Nacional de MotoCross salvo autorización expresa de la Comisión de Ranking.
- Pilotos Extranjeros
 - Los pilotos extranjeros que a juicio de la Comisión de Ranking únicamente, demuestren antecedentes para competir en esta categoría.

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 de Ranking.
 - Los pilotos extranjeros que ha 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.

C) INTERMEDIOS

Serán designados pilotos intermedios:

- Todos los pilotos que hayan competido en esta categoría y no hayan sido ascendidos.
- Serán ascendidos a la categoría Intermedios los pilotos que compitiendo en la categoría Promocionales, demuestren méritos para ser ascendidos a Intermedios por la Comisión de Ranking.

D) PROMOCIONALES

Serán designados pilotos promocionales:

- Los pilotos que habiendo corrido en la categoría promocionales en el último Campeonato no hayan sido ascendidos o no hayan cambiado de cilindrada.
- Los pilotos sin suficientes antecedentes deportivos.
- Mujeres de cualquier categoría o edad (solo en promocionales damas)

E) PAREJAS

Los pilotos podrán correr en parejas. Las categorías serán:

- Open Parejas
- Promocionales Pareja
- Para la conformación de las parejas se asignarán los siguientes puntos por clase de pilotos
 - Súper Expertos = 25 puntos
 - Expertos = 20 puntos
 - Intermedios = 15 puntos
 - Promocionales = 5 puntos
 - Pilotos no clasificados = 5 puntos
- Formación de Parejas de acuerdo a puntajes
 - Categoría Open Pareja = máximo 40 puntos
 - Categoría Promocionales Pareja = máximo 10 puntos

Además, podrán correr en la categoría Promocionales Pareja, una pareja integrada por padre e hijo, donde uno de los dos sea de categoría promocional, independiente de la categoría del otro integrante.

ART. 3.4

CONSIDERACIONES GENERALES PARA LAS CATEGORIAS

- 1) Los pilotos serán clasificados por la Comisión Ranking, de acuerdo a los antecedentes que deberán proporcionar en la ficha de inscripción y los que obren en su poder.
- 2) 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 inmediatamente inferior según corresponda. La autorización no es necesaria cuando el cambio sea por edad.
- 3) 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 o de la pareja y encasillamiento en la categoría inmediatamente superior, perdiendo los puntos logrados.
- 4) 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, en caso de parejas, obtendrán el promedio de los puntos obtenidos por los dos pilotos que la conforman; en caso de ser decimal, se aproximará al número inferior.

Las categorías que no completen cupo mínimo en las dos primeras fechas del Campeonato de Chile, 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 con 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 se aceptarán números ilegibles, en mal estado, fileteados, 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 al Art. 70.2.1 del Código Deportivo Internacional FIM) y en el caso de piloto extranjero, podrá utilizar su licencia nacional y debera 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 alguno de los clubes de Enduro, 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 la de los clubes organizadores.

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.

El Jurado del evento no está obligado a bonificar al corredor que ayuda a otro, por el tiempo perdido, pero podrá hacerlo si corresponde a un tramo de enlace pero no a una prueba especial.

ART. 4.6

MARCACION DEL TERRENO

Los pilotos podrán ser instruidos en forma escrita u oral por el organizador (ello se indicará en el reglamento Particular de cada competencia), en una 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 puedan 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 color que indica el lado 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, sera 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 contra del circuito, se produjera un accidente, la pena es descalificación y el corredor podra 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 local en cada localidad atravesada durante el evento. Cualquier infracción a estas regulaciones cometida por un piloto, después de la averiguación pertinente, 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 reportadas en dicho tramo. La decisión deberá ser ratificada por el Jurado. La anulación de las penalizaciones solo corresponderá si un porcentaje elevado de los corredores (mas del 30 %) no pudo cumplir el recorrido o lo hiciera con mas de 30 minutos de atraso y el mismo fuera causado solamente por las dificultades del sector intransitable. No corresponde anular las penalizaciones cuando el tramo es anulado después que fue transitado por los corredores o una categoría de ellos y no se dieron las condiciones indicadas en el párrafo anterior.

ART. 4.9

TIPOS DE COMPETENCIA

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

Cross Country :

Competencia de una sola prueba especial, que es recorrida diversas veces por cada categoría.

Cada vuelta puede ser de un largo de 10 a 45 Kms.

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

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 72 horas de finalizado el evento.

ART. 4.13

PREMIACIONES

Se premiara a los seis primeros de cada categoría en cada fecha.

ART. 4.14

CEREMONIA DE PREMIACIÓN

La Ceremonia de Premiación se efectuara a más tardar 1 hora 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.04.15

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 e irrevocable de \$20.000.

La organización podrá, según los medios con que cuente, intentar el rescate de 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**

Motos lanzadas. No se aceptará la detención del piloto antes de cruzar la meta, ni antes de 12 metros pasados la meta ;su detencion será penalizado por obstrucción del circuito con 1 minuto de tiempo de carrera.

ART. 4.19**CRONOMETRAJE**

En minutos, segundos y centésimas. En caso de parejas se considerará el tiempo desde que larga el primer corredor hasta que termina el segundo corredor.

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**

Las parejas deberán correr a una distancia cercana permanentemente, no pudiendo pasar por ningún control si no están a menos de 25 metros de distancia. Los Controles de Paso sólo harán la marcación de la Tarjeta de Control de Paso una vez que ambos pilotos se encuentren visibles y esten seguros de que conforman la pareja.

Los controles de paso se harán por timbraje, planillaje, marcación de tarjeta o cualquier otro método que estipule la organización de la competencia. En Parejas, la tarjeta de control deberá ser llevada por uno de los pilotos. Su extravío o deterioro con ilegibilidad, implicara 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 vuelta de reconocimiento) los lugares donde hay controles de paso, y registrar su paso en los mismos, debiendo acercarse a ellos para

tal efecto. Estos deben estar claramente identificados para cumplir su función, no estando éstos 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 deberá delimitar 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 de Parque Cerrado 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.

En este recinto está estrictamente prohibido reabastecer combustibles, fumar y dejar desperdicios de cualquier tipo de material, colocar tarjetas de control de paso, etc. Ningun 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, ciertos oficiales designados y a los pilotos únicamente depositando o retirando las propias motocicletas.

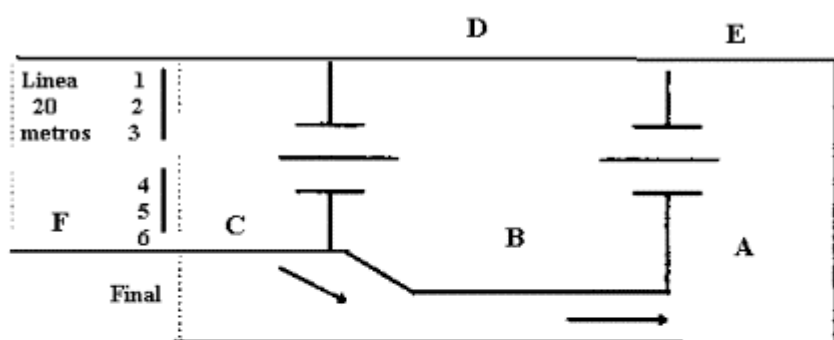
Cada mañana antes del evento, le será permitido a cada piloto entrar al parque cerrado de 10 a 15 minutos, a criterio del Organizador, antes de su hora de salida, con el único propósito de mover su motocicleta, empujándola con el motor apagado hacia la salida del parque cerrado. Ningún tipo de trabajo podrá ser efectuado en el parque cerrado. La penalidad por infringir esta regla será la descalificación.

Cinco o diez minutos antes de su hora de salida, le será permitido al piloto mover su motocicleta al parque de trabajo, cuando exista, 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, 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. La penalidad por infringir esta disposición será sancionada con 5 minutos de recargo a sus tiempos de carrera.

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



- A = Parque Cerrado
- B = Parque de Trabajo
- C = Área de Salida
- D = Área de Marcas
- E = Entrada para Comisarios
- F = Hay que prever 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

Área de salida, lugar conectado al Parque de Trabajo y que llevará hasta la largada de la 1ra. 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 a un 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 las personas autorizadas para este fin

Las motocicletas en competencia estarán vigiladas en el Parque Cerrado bajo la supervisión del Club 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

La largada de los pilotos para la primera fecha del año se hará de acuerdo al Ranking del último campeonato, partiendo primero los ganadores de las categorías E1, luego E2 y posteriormente E3, luego los segundos de las mismas categorías, posteriormente los terceros y así sucesivamente. Los no rankeados serán sorteados dentro de su misma categoría de super Expertos, Expertos, etc.

Para la siguiente prueba se realizara el mismo sistema pero utilizando el ranking de la carrera anterior y así sucesivamente para el resto de las competencias del año, rotando el orden de largada de las categorías, siendo la primera E2, luego E3 y ultima E1. La tercera fecha el orden seria E3, E1, E2.

Bajo ningún concepto esta permitido largar corredores de grupos de categorías mezclados, por ejemplo: expertos con superexpertos o promocionales con intermedios. En las carreras de Cross Country se deberá organizar la competencia para que en la primera largada exista una diferencia de por lo menos 5 minutos entre grupos de categorías. En las carreras sistema FIM es aconsejable separar las diversas categorías.

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 entregara de acuerdo al 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.

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 "Largada" o "partida" y debe estar interconectada al parque cerrado. Esta puerta debe estar colocada (o 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,debera informar de tal hecho al Oficial de largada y esperar su autorización para ingresar al circuito. 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 éste 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 "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 CARPAS** de este reglamento.

ART. 5.7

ZONA DE ESTACIONAMIENTO

Es el lugar que el club 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 Reabastecimiento 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, a excepción de los Expertos y Superexpertos.

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 60 Km. una de otra.

Cualquier trabajo de soldadura o que implique llamas o chispas, está prohibido en las áreas 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**

La Comisión Deportiva o Jurado deberá ser nombrada a Título Honorífico. Estará formada por un juez representante de cada Club organizador del campeonato en proceso. 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/los clubes restantes organizadores. Los gastos de traslado, alimentación y alojamiento, del representante de CONAEN, si lo hubiera, serán cancelados por el club organizador. Los demás Oficiales podrán ser remunerados por sus servicios de acuerdo al 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:
 - 1) Las decisiones deberán ser comunicados al Director de la Prueba para su divulgación.
 - 2) Después de la carrera sesionará para aprobar los resultados y resolver sobre reclamos.
 - 3) 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 dos días 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 el club organizador. 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 concursantes 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 el club organizador. 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 a 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 de motos infractoras.

ART. 6.9**CRONOMETRADORES**

Es la organización contratada por los clubes 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 concursantes 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.
- Transcurridas 72 horas del evento entregar al club organizador el resultado oficial de la carrera y 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 Club 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 concursantes 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 de parte de los participantes deberá ser por escrito y acompañada de \$10.000 (diez mil pesos) por cada corredor o pareja (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 48 horas de finalizado) a este mismo oficial.
- Es deber del reclamante cumplir con esto 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 del término de la carrera al Director de la Prueba.

- Como "término de la carrera" se entenderá cuando el Director de la Prueba así lo anuncie, nunca antes de que el último piloto cronometrado entregue su tarjeta.
- Reclamos contra la carrera, pilotos o sus resultados, hasta 48 horas 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 o 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 \$ 20.000, 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 respectiva.

- Las decisiones de la Comisión de Apelación son definitivas y constituyen la última instancia, serán comunicadas en forma escrita al corredor o por intermedio del Director de la Prueba..
- 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**Con tiempo**

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(a excepción de Superexpertos fondos rojos y expertos fondo verde, a partir de los Campeonatos 2009 que no largan)	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	5 minutos
DESCALIFICACION	
Recibir repuestos y/o herramientas en zona no autorizadas	Descalificado
Motocicleta no cumple los requisitos de cilindrada para su categoría.	Descalificado
Trabajar en la motocicleta en el área de salida, antes de que la señal de partida haya sido dada.	Descalificado
Comportamiento anti deportivo en cualquier lugar de la competencia	Descalificado

Abastecer combustible o hacer reparaciones en el Parque Cerrado.	Descalificado
Fumar en el Parque Cerrado, en el Parque de trabajo o en Abastecimiento.	Descalificado
Abastecer de combustible afuera de las áreas indicadas para tal fin.	Descalificado
Llevar combustible fuera del estanque de la moto	Descalificado
No apagar el motor durante el abastecimiento de combustible.	Descalificado
No descender de la motocicleta durante el abastecimiento.	Descalificado
Ejecutar cualquier tipo de soldadura.	Descalificado
Usar cualquier tipo de fuerza motriz extraña o ayuda externa	Descalificado
Ayuda externa en lugares no autorizados	Descalificado
Estar acompañado por otro piloto (mochilero).	Descalificado
Manejar fuera de la ruta establecida.	Descalificado
Manejar contra el sentido del tránsito en cualquier área del evento	Descalificado
Acortar el trayecto en una prueba especial.	Descalificado
No respetar las leyes de tránsito locales.	Descalificado
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)	Descalificado
No pasar por un control horario.	Descalificado
No transitar o no detenerse en un control de paso.	Descalificado
Practicar el recorrido de una prueba especial con un vehículo de ruedas.	Descalificado
Conductas antideportivas, palabras obscenas, groseras, imprudencias, etc., sujeta a sanciones mayores según Comisión de Disciplina).	Descalificado
Participar bajo los efectos del alcohol o drogas. (conducta sujeta a sanciones mayores según Comisión de Disciplina)	Descalificado
Suplantación de corredor (conducta sujeta a sanciones mayores según Comisión de Disciplina) o Cambio de motocicleta durante la competencia.	Descalificado
Cambiar neumático durante la competencia, fuera de los horarios reglamentarios	Descalificado
Cualquier otra conducta no especificada, pero que a juicio de la Comisión Deportiva sea merecedora de sanción	De 1 minuto a Descalificación
Llegar atrasado aun control horario mas de 30 minutos	Descalificado
Exceder nivel de ruido permitido	1 minuto 1ra. Vez Descalificación 2da. Vez
Encender el motor en Parque Cerrado	Descalificación
Tocar la moto de otro corredor en Parque Cerrado	Descalificación
Tocar su moto en Parque cerrado, salvo para desplazarla y estacionarla	Descalificación

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.

Art. 8.2

INFORME DE INFRACCIONES

Los Oficiales responsables de notificar cualquier irregularidad, cuando sea posible, deberán indicar rápida y directamente al corredor involucrado de la misma, sin lugar a ambigüedades y dando a conocer 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 la misma 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 sistema 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 Técnico encargado, podrá chequear cualquier motocicleta en forma aleatoria. Si durante este test la motocicleta examinada excede por 2 db. el nivel máximo permitido, los pilotos serán penalizados de acuerdo a 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 del mismo, 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 esta permitida de acuerdo a la categoría del corredor, superexpertos y expertos no.

Si una motocicleta excede el nivel máximo de ruido, el piloto deberá solventar este problema antes del siguiente test de sonido so pena de descalificación. El nivel sonoro permitido es de 96 dB, a una velocidad de 13 mts/seg. del pistón. Se aplicaran las, forma de medición y normas generales del Reg. FIM internacional, artículos 01.79.01 79.02 79.03 79.04 79.05 79.06 79.07 79.09 79.12 79.13 79.14 79.15 79.17 1.80.04 80.05 80.06 80.07 80.08 80.10

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 (DOT, Snell, ECE, BS o JIS) y podrá ser verificado en la entrada a Parque Cerrado.

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

En el caso de corredores con cabello muy largo, el mismo no puede salir mas de 10 cm. del borde inferior del casco.

Pilotos con equipo en mal estado, cascos vencidos (con más de 5 años de antigüedad) o con elementos faltantes podrán ser impedidos o condicionados de participar en la competencia por su propia seguridad. Es obligatorio en la categoría Promocionales 85cc,

Llevar consigo un teléfono celular para comunicarse en casos de emergencia y cuello protector, sin los cuales no larga.

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 embreague deben tener un extremo en bola de mínimo 16 mm. De acuerdo a norma FIM Internacional 01.35.01 al 01.35.04

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

NEUMATICOS

En los Campeonatos 2009 se exigirá neumáticos ecológicos (delantero y trasero) para todas las categorías. , excepto Promocionales 85cc o motos con ruedas originales menores a 18 pulgadas atrás y 21 pulgadas adelante, deben cumplir con Reglamento FIM Internacional 01.51 .01 al 01.51.06.

Los neumáticos solo pueden ser cambiados antes de largar la competencia o al final de la misma (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 triangulo). La categoría Super expertos (fondo rojo) y Expertos (fondo verde)deberá ser fija a la moto, solamente.

En el año 2010 todas las motos de todas las categorías deberán llevar patas fijas a las motos. Los triángulos u otro tipo de soporte no fijo, estarán prohibidos.

ART.9.5

LUCES

Las motos de Super expertos y Expertos deberán contar con luz delantera autogenerada. No se permiten leds o similares que no proyectan luz hacia adelante.
Para el año 2010 todas las categorías deberán cumplir la norma.

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 (D.C.) a mas tardar 24 horas antes del comienzo de las operaciones preliminares.

ART.9.7

CONTROL DE LAS MOTOCICLETAS

9.7.1

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

9.7.2

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

9.7.3

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.

Los Super expertos y Expertos no pueden recibir mas asistencia, en cualquier tipo de carrera, que la indicada en el Art. 062.64.3.

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. 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.

ART. 9.11

CONTACTOS NO AUTORIZADOS

Esta prohibido bajo la pena de descalificación, ser acompañado en cualquier lugar del recorrido o recibir y transmitir comunicaciones por radio o teléfonos, excepto Promocionales 85.

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 FIM

062. 1 GENERALIDADES

Todas las competencias sistema FIM que se desarrollen en el país durante el año 2009 se regirán 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 a recorrer durante el día no deberá ser menor de 100 km para las categorías superiores. El recorrido no podrá tener más de cinco vueltas para las categorías superiores. El tiempo total por cada día de competencia no deberá exceder las siete horas y media, incluyendo los 15 minutos del último Control Horario (CH).

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 a 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 éste 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 deberán 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, P.T. 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 Super Expertos 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 1ra 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 indicarán el tiempo teórico de recorrido de cada sección.

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 unos 20 metros antes de la mesa de los jueces. Estas banderas serán puestas de manera que sean en cualquier momento, claramente visibles por los pilotos.

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 en la TCH y en el cronológico.

TIEMPO MARCADO = TIEMPO DE INICIO DE LA ETAPA SUCESIVA

062. 58 TIEMPO MAXIMO

El piloto que llegue a cualquier control horario con más de 30 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.

062. 59 RECLAMO DE TOLERANCIA ESPECIAL

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

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 lado 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 PE en el caso de las Especiales de Cross no deberá tener marcas de neumáticos de motocicletas. 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, pero no con un vehículo de ruedas. La penalidad por practicar estas pruebas especiales con un vehículo de ruedas antes del comienzo oficial de la competencia será la 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 **CONTROLES HORARIOS UBICADOS ANTES DE LAS PRUEBAS ESPECIALES**

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

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:

INFRACCION	PENALIZACION
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

062. 64. 2 PRUEBAS ESPECIALES

INFRACCION	PENALIZACION
Pruebas especiales en circuito cerrado Tiempos tomados a	1/100 de segundo
Pruebas especiales de Enduro Tiempos tomados a	1/100 de segundo
No traspasar la línea de 20 mts. en la largada con el motor andando	10 segundos

062.64.3 CATEGORIAS EXPERTOS Y SUPER EXPERTOS

Estas categorías correrán con las limitaciones de asistencia FIM internacional Seis Días donde solo pueden recibir asistencia externa en los lugares autorizados en:

- Carga de combustible, aceite, agua radiador (abrir depósitos, drenar, llenar).
- Inflar neumáticos, medir presión.
- Ayuda para sangrar frenos
- Limpiar números con paño o esponja.
- Toda otra asistencia significa descalificación.

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 Clubes **CNE – APE**

Reglamento Particular

Xª Fecha Enduro FIM / Lugar

Fecha : del x de x de 2007 al x de x de 2007
 Organizador : Club organizador
 Lugar : Identificación lugar, Región xxxxxxxxxx
 Modalidad de Carrera : Enduro FIM
 Inscripciones : Del x de x al x de x de 2007, a las XXXX horas
 Valor inscripciones : Socios de Clubes \$ xxxxxx, no-socios \$ xxxxx
 Máximo de inscritos : 400 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 09 xxxxxxxx
 Jueces de la Prueba :
 Comisarios Deportivos :
 Comisario Ambiental :
 Juez Parque Cerrado :
 Cronometraje :
 Marcaje Circuito :
 Producción del Evento :

CIRCUITOS y CATEGORIAS

Categorías E1, E2 y E3	Circuito Largo	:	4 vueltas + Mixta
Categoría Expertos	Circuito Largo	:	3 vueltas + Mixta
Categoría Intermedia	Circuito Corto	:	3 vueltas + Mixta
Categorías Promocional	Circuito Corto	:	3 vueltas

MAPA COMPLETO DE LOS CIRCUITOS, ENLACES Y ÁREAS DE RESCATE

HORARIOS

Ingreso a Parque Cerrado	:	Fondos ROJOS y VERDES	08:30 a 08:40 horas
		Fondos AMARILLOS	08:40 a 08:50 horas
		Fondos BLANCOS	08:50 a 09:00 horas
Reunión de Pilotos	:	Todos	09:00 horas
Llamada a la Prueba	:	Primer piloto	09:10 horas
Largada de la Prueba	:	Primer piloto	09:20 horas

REGLAS ADICIONALES

- Sólo pueden participar pilotos con su licencia FMC al día.
- En **www.xxxxxxxxxxxx** se publicarán:
 - El plano de la carrera y fotos del circuito
 - Cualquier cambio a este Reglamento Particular
 - Situación de clima en la Zona del Circuito
 - **Anuncios Importantes**, hasta 24 horas antes de la carrera
 - Favor revisar periódicamente el sitio Web
- Todas las categorías cronometran a partir de la Especial 2 (Cross), luego de reconocer Especial Mixta y Enlace 1.
- 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 xxxxxxxxxxxxxxxx horas, y el Sábado antes de la carrera, hasta xxxxxxxxxxxx.
- Rigen el reglamento **ENDURO CHILE 2007, FIM Six Days** en lo referente a ZA (sólo para categoríasxxxxxx) y por sobre estos, **las reglas de este Reglamento Particular, como sus actualizaciones en el sitio Web www.xxxxxxxxxxxx**
- 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 48 horas después hacerse públicos los resultados, y en la sede del Club organizador, junto a una prenda en efectivo de \$10.000 por reclamo.

Anexo Números Oficiales

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.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med. Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic

0123456789

Franklin Gothic Italic

0123456789

Art. 3. Fijación

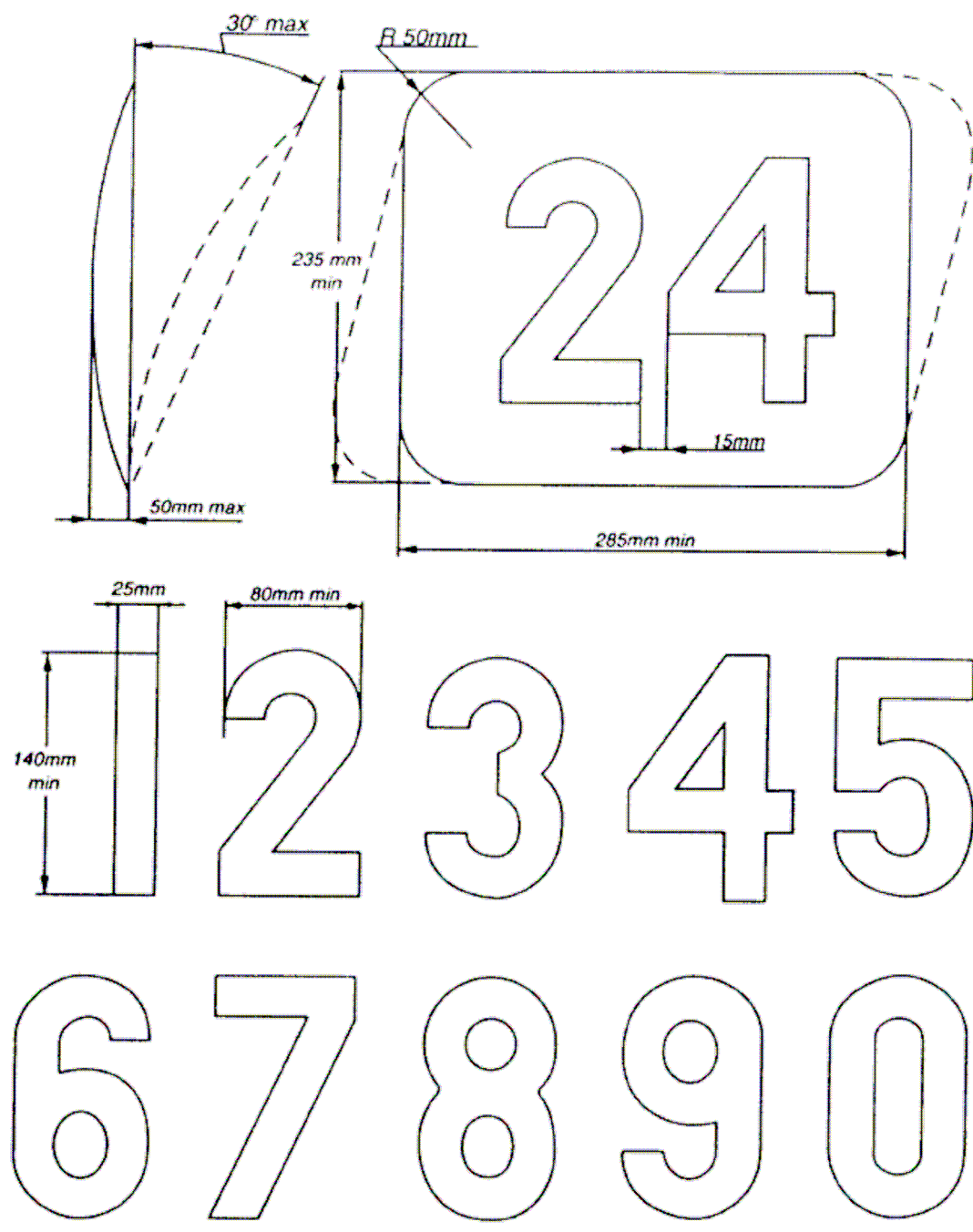
Los números asignados serán fijados en los dos costados de la moto y en el frente, de manera visible y ocupando sólo los colores asignados en el artículo 3.2 del Reglamento de Enduro. La forma de fijar los números será centrados en el alto y en los costados del área cubierta por el color de fondo de 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 al siguiente diagrama:



Los pilotos que participen en categoría parejas, deberán agregar en su porta número frontal, un adhesivo visible con la palabra PAREJAS, de 3 cm de alto en color negro, a fin de facilitar la labor de los controles de paso.

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 motociclistico constituye uno de los mayores elementos de los calendarios deportivos nacionales e internacionales atrayendo un gran publico 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 esta basada en el respeto mutuo de las necesidades del medio ambiente asi como de las practicas razonables de los deportes motociclistas asi 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 una verdadera 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 asi como los usuarios de la carretera.

1.11 fin de asegurar 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, la cual se denomina 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 concientes 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 publica 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 paddocks 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 de sonido lo más bajo posible
- Todo el sistema de sonido deberá estar listo 30 minutos antes de el inicio de la práctica
- 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 proveídos por el organizador.
- Para todas las disciplinas "outroad" 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 deben ser vaciadas 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 descritas 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 team 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 POR 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.
- Aprovechamiento 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 of 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 proveída de acuerdo a 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 acabo 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 el claxon solamente para emergencias.
- Problemas de ruido. Usar un sistema de escape standard 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 le responsabilidad que sus neumáticos, baterías y aceites utilizados asi 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 a la gravedad de la falta o su reincidencia.
Los dineros recaudados serán utilizados para implementación ambiental a criterio del Comisario Ambiental.