



## COPA DE ESPAÑA MOTORALLY 2006

### SUMARIO

#### Definición

- Artículo 1 Reglamentos
- Artículo 2 Aspirantes. Licencias.
- Artículo 3 Motocicletas admitidas
- Artículo 4 Inscripciones
- Artículo 5 Aplicación e interpretación de los reglamentos
- Artículo 6 Modificaciones al reglamento particular complementos
- Artículo 7 Recorrido
- Artículo 8 Verificaciones administrativas y técnicas
- Artículo 9 Seguros
- Artículo 10 Publicidad
- Artículo 11 Números de Competición
- Artículo 12 Itinerario – Libro de Ruta (Road book)
- Artículo 13 Carnet de Control
- Artículo 14 Rally conjunto motos / coches
- Artículo 15 Asistencia / ayuda exterior
- Artículo 16 Señalización
- Artículo 17 Reconocimientos
- Artículo 18 Briefing
- Artículo 19 Salida
- Artículo 20 Circulación
- Artículo 21 Asistencia
- Artículo 22 Procedimiento para el funcionamiento de los controles
- Artículo 23 Tramos Cronometrados
- Artículo 24 Parque Cerrado
- Artículo 25 Clasificaciones
- Artículo 26 Empate en un rallye
- Artículo 27 Podium
- Artículo 28 Reclamaciones y apelaciones
- Artículo 29 Actas e informe final
- Artículo 30 Puntuaciones
- Artículo 31 Resultados a retener.



## REGLAMENTO GENERAL

El Real Automóvil Club de España con la colaboración de Octagon ESEDOS, organiza la Copa de España de Motorally de Tierra de Motociclismo, puntuable para la Copa de España de Motorallye.

## DEFINICIÓN

Un Rallye de tierra de Motociclismo es una prueba deportiva que se desarrolla sobre carreteras y pistas. Debe estar inscrito en el Calendario Deportivo correspondiente.

Puede estar dividido en tramos, comprendiendo uno o varios sectores selectivos unidos por sectores de enlace.

La duración de los tramos es libre, incluidos los tramos de enlace. Los sectores selectivos deberán disputarse enteramente de día para la totalidad de los equipos en carrera.

## Artículo 1º REGLAMENTOS.-

Serán de aplicación, por orden de prelación:

- El Reglamento Deportivo de la RFME
- El presente Reglamento General
- El Reglamento particular de la prueba

El Código Deportivo de la RFME y las normas de la RFME serán de aplicación – con carácter prioritario en los aspectos generales, de procedimiento, reclamaciones y apelaciones.

## Artículo 2º ASPIRANTES. LICENCIAS

Podrán participar aquellos pilotos debidamente inscritos, que estén en posesión de Licencia homologada por la RFME válida para el año en curso.

Los deportistas en posesión de una licencia expedida por otra FMN no puntuarán ni bloquearán puntuaciones. Pilotos europeos, licencia de la U.E. o Internacional; Pilotos no europeos, licencia Internacional y la preceptiva autorización de la respectiva Federación Nacional.

## Artículo 3º MOTOCICLETAS ADMITIDAS.-

Podrán tomar parte únicamente motocicletas documentadas, matriculadas y equipadas según lo dispuesto en el vigente Código de la Circulación, cuya cilindrada sea superior a 125cc. divididas según el reglamento técnico en los siguientes grupos,

CLASE	TIPO MOTOR	CILINDRADA
PRE-OPEN	2 Tiempos	Sup. a 100 cc hasta 250 cc
	4 Tiempos	Sup. a 175 cc hasta 450 cc
OPEN	2 Tiempos	Sup. a 250 cc
	4 Tiempos	Sup. a 450 cc



## CATEGORÍA OPEN – PRE-OPEN

**MOTOCICLETAS ADMITIDAS.-** Motocicletas de serie o mejoradas, de los tipos conocidos comercialmente como “Trail” y “Enduro”, que en cualquier caso, deben de ser conformes al Código y Reglamento de Circulación vigente y estar matriculadas, siendo libre en esta categoría la preparación y modificación de todos los elementos de la motocicleta, respetando las normas de Tráfico y de este Reglamento en cuanto a los niveles sonoros y equipo de iluminación.

No se permite la modificación del chasis del vehículo, ni soldaduras de refuerzo. Se permite la instalación de depósitos de gasolina suplementarios, los cuales deberán estar anclados firmemente al chasis de forma fija y permanente y conectados al sistema general de alimentación de la motocicleta. La autonomía mínima prevista debe de ser de 125 Km. Se autoriza y recomienda el montaje de un “Porta Libro de Ruta”, así como cualquier tipo de aparato de medida (Terra Trip o similar) que facilite al piloto el desarrollo de la prueba.

### Artículo 4º INSCRIPCIONES.-

Los pilotos que quieran inscribirse a una prueba deberán remitir la solicitud de inscripción debidamente cumplimentada y acompañada de los correspondientes derechos de inscripción a:

*Transferencias desde España:* BANESTO

Real Federación Motociclista Española

Cta. 0030-1001-32-0003399271

*Transferencias desde fuera de España:* BANESTO

Real Federación Motociclista Española

Swift Code: ESPCESMM

Account: ES3700301001320003399271

Se establece un máximo de **65 €** de derechos de inscripción, aceptando la publicidad propuesta por el organizador.

Las inscripciones fuera de plazo, siempre que exista plaza, se establecen en **130 €** aceptando la publicidad propuesta por el organizador.

En caso de no aceptar esta publicidad, los derechos de inscripción podrán ser doblados.

El plazo de admisión de inscripciones para las diferentes pruebas se cerrará DIEZ días antes de la celebración de cada prueba.

El número máximo de motocicletas inscritas está limitado a 60.

Si el número de inscripciones recibidas sobrepasara el número citado (60), los participantes admitidos se designarán de acuerdo al siguiente orden:

- a) Participantes asiduos del Campeonato. Los deportistas que no hayan participado en –al menos- un 50% de los rallyes puntuables realizados hasta la prueba en la que deseen inscribirse, no podrán ser considerados asiduos.
- b) Orden de recepción de las inscripciones.
- c) A criterio del organizador de la prueba.
- d) El promotor y la RFME se reserva el derecho a incluir 10 pilotos.



Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concursante así como todos los miembros del equipo, se someten a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el Reglamento Deportivo de la RFME y sus anexos, así como a los reglamentos aplicables.

El comité organizador de una prueba se reserva el derecho de rehusar una inscripción.

Si la solicitud de inscripción (que deberá ajustarse a la hoja de inscripción tipo establecida) es enviada por fax o correo electrónico, el documento original debe llegar a los organizadores en las 48 horas siguientes al cierre de inscripciones.

Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad en los siguientes casos:

- a.) A los pilotos cuyas inscripciones no hayan sido admitidas.
- b.) En el caso de que la prueba no se celebrara.

Asimismo, los derechos de inscripción podrán ser objeto de un reembolso parcial en las condiciones previstas en el reglamento particular de la prueba.

Ninguna modificación podrá ser aportada a la solicitud de inscripción, salvo en los casos previstos en el presente Reglamento. No obstante y hasta el momento de las verificaciones técnicas, se podrá reemplazar la motocicleta declarada en la solicitud de inscripción por otro del misma clase.

#### **Artículo. 5.- APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DE LOS REGLAMENTOS.-**

El Director de Carrera es el responsable de la aplicación de la reglamentación durante el desarrollo del Rallye.

Deberá informar a los Comisarios Deportivos de todos los incidentes importantes que exijan la aplicación de la normativa aplicable.

#### **Art. 6.- MODIFICACIONES AL REGLAMENTO PARTICULAR COMPLEMENTOS**

Las disposiciones del reglamento particular únicamente podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en el Reglamento Deportivo de la RFME.

Todo caso no previsto en los reglamentos aplicables será estudiado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos habilitados para tomar una decisión.

#### **Artículo 7º.- RECORRIDO.-**

Las distancias estarán calculadas y medidas con exactitud en kilómetros y hectómetros.

#### **Artículo 8º .- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICA.-**

Las verificaciones administrativas y técnicas tendrán lugar el día previo a la salida de la prueba y serán realizadas en el mismo lugar y momento.

Las verificaciones (administrativas y técnicas) deberán comenzar después de las 15,30 horas del viernes anterior a la prueba y finalizar antes de las 20,30 horas del citado viernes.



La publicación de los autorizados a tomar la salida será realizada antes de las 22,00 horas del mismo día.

Los Comisarios Deportivos podrán autorizar una verificación fuera del horario previsto para las mismas (por causas de fuerza mayor, debidamente justificadas por el concursante).

**NOTA:** Se podrán hacer verificaciones administrativas y técnicas hasta dos horas antes del inicio de la carrera, previa comunicación escrita a la organización (mínimo dos días antes de la carrera). En el caso de estas verificaciones, el piloto no tendrá derecho al reconocimiento de tramos previstos el día anterior de la carrera si los hubiere y serán incluidos en la lista de autorizados a tomar la salida publicada el día previo, pendientes de realizar favorablemente la verificaciones administrativas y técnicas.

En la verificación administrativa todo piloto deberá aportar:

- -DNI. y Licencia federativa **homologada por la R.F.M.E.** del año en curso.
- -Permiso de Conducir
- -Permiso de Circulación de la motocicleta.

En la verificación técnica, serán verificados los siguientes elementos:

- Placas y números reglamentarios
- Luces delantera, trasera y de freno, con instalación fija y definitiva, que debe ser alimentada por un alternador accionado por el motor de la motocicleta.
- Placa de matrícula homologada. Estará fijada a la aleta del guardabarros trasero de forma fija y definitiva y deberá estar presente durante toda la competición.
- **-Permiso de Conducir**
- Permiso de Circulación de la motocicleta.

- **-Seguro de la motocicleta**

Serán marcados los elementos siguientes:

- Bastidor
- Silenciador

Corresponde al piloto –en caso de que fueran colocadas marcas de identificación– cuidar bajo su única responsabilidad y hasta la finalización del rallye de las mismas.

Corresponde asimismo al piloto verificar la correcta colocación de cualquier elemento de la motocicleta que haya sido manipulado durante la realización de las verificaciones efectuadas.

Todo fraude constatado y especialmente haber presentado marcas de identificación como originales e intactas y que hayan sido retocadas, llevara consigo una penalización. Esta penalización será igualmente impuesta a cualquier otro piloto que hubiera ayudado o facilitado la ejecución de la infracción; todo ello sin perjuicio de otras sanciones complementarias que pudieran solicitarse a la RFME.

Verificaciones de llegada

a.) A su llegada, cada piloto conducirá su motocicleta al parque cerrado. Se procederá a verificar, como mínimo,:



- o Su conformidad con la motocicleta presentada a las verificaciones técnicas de salida.
- o La ausencia de alguna de las marcas de identificación.

b.) Una verificación técnica completa, incluyendo el desmontaje de la motocicleta, podrá ser llevada a cabo por los Comisarios Técnicos (de oficio o por una reclamación).

c.) En caso de realizarse una verificación de oficio, será llevada a cabo (como norma general) para los pilotos clasificados en los primeros lugares de la clasificación general, pudiendo los Comisarios Deportivos ordenar verificaciones para otras motocicletas.

d.) En el caso de que el desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante la fianza suplementaria establecida. El concursante deberá depositar la misma por adelantado. Si la reclamación tuviera fundamento, esta caución será devuelta al reclamante y cargada al piloto contra el cual fue presentada.

#### **Artículo. 9.- SEGUROS.-**

Será de aplicación lo establecido en las normas generales de la RFME.

#### **Artículo. 10.- PUBLICIDAD.-**

Será de aplicación lo establecido en las normas generales de la RFME.

#### **Artículo. 11.- NÚMEROS DE COMPETICIÓN.-**

Los organizadores entregarán a cada piloto los números de competición correspondientes.

En cualquier momento de la prueba, la constatación de:

- a.) La ausencia de uno de los números de competición, entrañará una penalización.
- b.) La ausencia simultánea de los números de competición, entrañará la EXCLUSION.

#### **Artículo. 12.- ITINERARIO - LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK).-**

##### **12.1. Itinerario**

El mapa del recorrido será puesto a disposición de los participantes inscritos en el momento de las verificaciones previas.

##### **12.2. Libro de ruta (Road-Book)**

- a.) El Road-Book será publicado en formato Din A5.
- b.) Todos los pilotos recibirán un Libro de Ruta (Road-Book) que incluirá una descripción detallada del itinerario obligatorio a seguir.
- c.) No seguir el itinerario establecido en el mismo podrá entrañar una penalización al final de la Etapa o del Rally.



### **Artículo 13.- CARNET DE CONTROL.-**

13.1. Las horas y minutos serán indicadas de la siguiente forma: 00h01 – 24h00, debiendo ser contados únicamente los minutos completos. La hora oficial del rallye será la indicada en el reglamento particular de la prueba.

13.2. En el carnet de control figurarán los tiempos concedidos para cubrir la distancia entre 2 controles horarios consecutivos.

13.3. El carnet de control será entregado a los pilotos a la entrada del parque cerrado de salida del rallye o de la etapa.

13.4. Cada piloto es el único responsable de su carnet de control. La presentación del carnet de control en los diferentes controles (en el orden correcto) y la exactitud de las anotaciones en el mismo, quedan bajo la única responsabilidad del piloto.

13.5. Corresponde al piloto decidir el momento preciso de presentar su carnet de control a los comisarios y verificar que la hora anotada ha sido la correcta.

13.6. El carnet de control deberá estar disponible a cualquier requerimiento, especialmente en los puestos de control, en donde deberá presentarse personalmente el piloto para ser visado y la hora anotada.

13.7. El piloto deberá entregar el carnet en el control de llegada de cada sección y le será reemplazado por uno nuevo.

13.8. Solamente el Comisario del puesto de control está autorizado a inscribir la hora en el carnet de control.

13.9. Salvo autorización expresa del Comisario responsable, toda rectificación o modificación realizada en el carnet de control entrañará la aplicación del reglamento por el Director de Carrera.

13.10. Asimismo, la falta de visado o sello en un control de paso, la ausencia de anotación de la hora en un control horario, o la no entrega del carnet de control en cada control (horario, de paso o de reagrupamiento) o a la llegada, entrañará igualmente la penalización correspondiente.

13.11. Toda divergencia en las inscripciones de tiempos entre el carnet de control del equipo y la documentación oficial del rallye, será objeto de estudio por los Comisarios Deportivos.

### **Artículo 14.- RALLY CONJUNTO MOTOS / COCHES**

La celebración de la competición se celebrará conjuntamente entre coches y motos. Reflejándose así en el Reglamento Particular de la prueba para su aprobación.

### **Artículo 15.- ASISTENCIA / AYUDA EXTERIOR.-**

Está prohibida cualquier tipo de ayuda exterior, excepto la asistencia normal recibida en las Zonas Oficiales de Asistencia y Repostaje. La expresión "ayuda exterior" significa toda acción que comporte un contacto con la motocicleta, llevada a cabo por cualquier persona distinta al piloto o un oficial en el ejercicio de sus funciones.



### **Artículo 16º SEÑALIZACIÓN.-**

El itinerario oficial, que está prohibido abandonar bajo ningún concepto, estará indicado en los rutómetros y señalado con flechas de dirección, señales de confirmación de recorrido y señales barradas de dirección incorrecta. En el rutómetro se indicará el número y ubicación de los controles de paso, controles horarios y zonas de asistencia y repostaje, así como el mapa del recorrido y accesos para las asistencias tanto a las zonas de asistencia y repostaje, como a las especiales cronometradas.

Durante la carrera está prohibido dejar el itinerario o realizarlo en sentido inverso; los pilotos que no cumplan esta normativa serán excluidos.

### **Artículo 17.- RECONOCIMIENTOS.-**

17.1. Generalidades. El organizador podrá establecer una pasada de reconocimientos no obligatoria. Esta pasada únicamente podrá realizarse en el horario que al efecto establezca el citado organizador y NO será conjunta con los coches.

17.1.1. Los reconocimientos no podrán ser realizados por pilotos no inscritos en el rallye.

17.1.2. No está autorizado circular en sentido contrario a los tramos cronometrados, ni hacerlo de manera distinta a la establecida en el Road-Book.

17.1.3. Durante el desarrollo de los reconocimientos los pilotos deberán cumplir estrictamente las normas de Tráfico vigentes.

17.1.4. El organizador entregará a cada piloto participante la siguiente documentación:

- Un carnet de reconocimientos.
- Un distintivo para el vehículo de reconocimiento.

17.2. Organización de los reconocimientos.

17.2.2. La entrega de documentación (Road-Book, distintivos, etc.) se realizará antes del inicio del reconocimiento del primer Tramo, en el lugar y hora indicados en el Reglamento Particular de la prueba o en un Complemento al mismo.

17.2.3. El organizador podrá establecer un horario en función del dorsal de salida para la entrega de documentación establecida en el artículo anterior. En este caso y si un participante no se presentase en la hora asignada se continuará con los siguientes y se le entregará cuando se presente, siendo en todo caso la hora límite la establecida para el último participante.

17.2.4. No será autorizada la entrada en el Tramo de ninguna motocicleta que no lleve el distintivo entregado por el organizador para los reconocimientos.

17.2.5. El hecho de tener cualquier tipo de información de los Tramos Cronometrados, previa a los reconocimientos, por parte del piloto o cualquier persona relacionada con el mismo, será también objeto de penalización.

17.2.6. El organizador deberá situar controles (debidamente identificados) en la salida y en el punto Stop de cada Tramo Cronometrado. En estos controles el equipo deberá presentar su carnet de reconocimientos para ser verificado. Asimismo, en ambos controles, se comprobará el distintivo de la motocicleta.



17.2.7. A partir del momento en que el carnet de reconocimiento sea visado, la motocicleta deberá salir al tramo. El incumplimiento de este hecho o no dejar el paso libre a otros participantes será penalizado a criterio de los Comisarios Deportivos de la prueba.

17.2.8. No será establecido ningún orden de salida en los tramos, ni será obligatorio respetar el orden en el que se haya salido.

17.2.9. La organización se reserva el derecho, por circunstancias excepcionales, de no realizar la pasada de reconocimiento a uno o varios de los tramos cronometrados de una prueba. Este hecho sería de aplicación para todos los participantes, con independencia de la motocicleta con el que estén realizando dicho reconocimiento.

#### 17.3. Limitación de las motocicletas de reconocimiento

Los reconocimientos podrán realizarse con el vehículo que los pilotos consideren oportuno, no habiendo más limitaciones en los vehículos que los derivados de las normativas establecidas por las Autoridades correspondientes para la circulación de motocicletas.

#### 17.4. Control y penalizaciones

17.4.1. La organización nombrará Jueces de Hechos para efectuar controles, además de los que pudiera establecer las Autoridades correspondientes, para verificar el cumplimiento de la normativa del artículo 17.

Todos los oficiales nombrados en el proyecto del Reglamento Particular y/o en el definitivo, serán a su vez Jueces de Hechos para comprobar el cumplimiento de esta normativa.

17.4.2. Cualquier denuncia efectuada por los controles mencionados en el artículo 17, será remitida al Director de Carrera el cual informará al Jurado de la Competición de las decisiones tomadas.

### **Artículo 18.- BRIEFING.**

La asistencia al Briefing (si es convocado por el organizador) será obligatoria para el piloto.

### **Artículo. 19.- SALIDA.**

#### 19.1. Parque Cerrado de salida

19.1.1. Antes de la salida, las motocicletas participantes serán agrupados en un Parque Cerrado de salida.

19.1.2. Los pilotos deberán depositar sus motocicletas en el Parque de acuerdo con el horario establecido en el Reglamento Particular.

19.1.3. Entrar en el Parque con un retraso máximo de 15 minutos, entrañará una penalización.

19.1.4. Si el retraso es superior a 15 minutos, los Comisarios Deportivos podrán denegar la salida al participante retrasado, salvo causa de fuerza mayor aceptada por ellos.

19.1.5. Los pilotos podrán entrar en el Parque 10 minutos antes de su hora teórica de salida.



## **19.2. Procedimiento de salida**

19.2.1. La hora exacta de salida figurará en el Carnet de Control de cada piloto.

19.2.2. Todo retraso imputable al piloto en su presentación a la salida del rallye, de una etapa, de una sección, o de un sector de enlace (excepto cuando coincida con la salida de un tramo cronometrado), será penalizado.

19.2.3. Si los pilotos, que disponen de 15 minutos para presentarse a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace, se presentan dentro de este margen de tiempo, la hora exacta de salida será anotada en el Carnet de Control.

19.2.4. A la salida del rallye o de una etapa o de una sección, el organizador preverá una salida de las motocicletas participantes con el intervalo de 30 segundos, a excepción de los diez primeros pilotos, que saldrán de minuto en minuto. Estos intervalos podrán ser modificados a criterio del Jurado de la prueba.

## **Artículo. 20.- CIRCULACIÓN.**

20.1. Durante todo el desarrollo del rallye, los pilotos deberán respetar estrictamente el Código de la Circulación. Los pilotos que lo infrinjan la misma serán sancionados.

20.2. Los Agentes u Oficiales que constaten una infracción al Código de la Circulación por parte de un piloto deberán notificarlo de igual forma que la utilizada para cualquier otro usuario.

20.3. En el caso de que decidieran no parar al piloto infractor, podrán pedir la aplicación de las penalizaciones previstas en el reglamento particular del rallye, bajo reserva de que:

20.3.1. La notificación de la infracción llegue por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final.

20.3.2. Los boletines de denuncia sean suficientemente detallados para determinar sin lugar a dudas la identidad del piloto, el lugar y la hora.

20.3.3. Los hechos denunciados no sean motivo de diversas interpretaciones.

20.4. Esta prohibido remolcar, transportar o hacer empujar las motocicletas, si no es para devolverles a la calzada o para dejar libre la carretera.

20.5. Bloquear intencionadamente el paso de las motocicletas participantes o impedir que les adelanten.

20.5.2. Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.

## **Artículo. 21.- ASISTENCIA.-**

21.1. Definición

21.1.1. Se define la asistencia como un trabajo efectuado, sin restricción alguna, sobre una motocicleta concursante.

21.1.2. Durante todo el rallye sólo se podrá realizar en los Parques de Asistencia. Sin embargo, el piloto que con los medios que lleve a bordo y sin ninguna ayuda física exterior podrá en todo momento realizar reparaciones sobre la motocicleta, siempre que no esté específicamente prohibida.

21.1.3. Toda infracción concerniente a la asistencia o toda infracción definida como "Asistencia prohibida" comprobada por los Oficiales del rallye, entrañará una



penalización. Según la gravedad de la infracción, otras sanciones podrán ser aplicadas por el Comité de Disciplina y Apelación de la RFME a petición del Jurado.

21.1.4. Se define como ASISTENCIA PROHIBIDA:

- El establecimiento o seguimiento en el itinerario, excepto en un P.A., de una motocicleta capaz de realizar sobre la motocicleta participante alguna operación diferente de las autorizadas en el art. 21.1.2.
- La colocación o instalación de cualquier material (sólido o líquido), piezas sueltas y/o utilicen el itinerario, excepto en un P.A., debiendo tenerse en cuenta -en todo caso- lo establecido para el refuelling.
- Una motocicleta concursante abandonando el itinerario del rallye.

21.1.5. La entrega de información, comida y bebida deberá ser realizada exclusivamente en las inmediaciones de las entradas a un P.A. y/o Parques de Reagrupamiento.

21.2. Parques de Asistencia

21.2.2. Deberán ser indicadas en el itinerario-horario del rallye con un C.H. de entrada y otro C.H. de salida.

21.2.3. Las motocicletas no podrán rebasar la velocidad de 30 Km/h. en el interior de los P.A..

21.2.4. Los participantes deberán dejar el lugar donde han realizado la asistencia en las mismas condiciones encontradas a su llegada, depositando la basura y los materiales inservibles en los contenedores ubicados en el propio P.A.

21.3.- Vehículos admitidos en un Parque de Asistencia.

21.3.1. Solo un vehículo de Asistencia, como máximo, por piloto inscrito pueden actuar en cada P.A..

Estos vehículos deben estar claramente identificados por placas de "Asistencia" entregadas por el Organizador y colocadas en sitio visible.

21.3.2. Las dos placas de Asistencia autorizadas serán gratuitas. En las demás placas que solicite un piloto, de acuerdo con la reglamentación antes citada, el Organizador podrá establecer un precio máximo de 150 € por placa.

21.4. Repostajes (Refuelling)

21.4.1. En los P.A. el repostaje debe realizarse delimitando una zona para el mismo, después del C.H. de salida de la misma, debiendo darse un suplemento de 5 minutos para el Sector de que se trate.

21.4.2. En el momento del repostaje es obligatorio:

- La presencia de personal y medios adecuados para solventar cualquier incidencia.
- Alejar a los fumadores.
- Repostar la motocicleta con el motor parado.
- No realizar otra operación sobre la motocicleta en dicho momento.

En cualquier caso, la capacidad de los bidones de repostaje queda limitada a 25 litros.



El número máximo de mecánicos autorizados para realizar el repostaje será de dos (2). Estos mecánicos deberán ir debidamente identificados y deberán ir cubiertos totalmente (no se autorizará bermudas, camisetas, etc.).

Una vez realizado el repostaje, alejar los bidones de combustible de las motocicletas y colocarlos en lugar seguro.

21.4.3. Los equipos que opten por repostar directamente de los surtidores de la Estación de Servicio, deberán hacerlo en las siguientes condiciones:

- Únicamente se podrá repostar combustible.
- El repostaje deberá hacerse directamente de los surtidores por el piloto, sin ninguna ayuda exterior, a excepción de los empleados de la propia Estación de Servicio.

21.4.4. El Organizador podrá nombrar Oficiales para verificar el cumplimiento de las normas de estos repostajes suplementarios.

## **Art. 22.- PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES**

### 22.1. Disposiciones generales

22.1.1. Todos los controles (controles horarios y de paso, zonas de control de salida y llegada de los tramos cronometrados, controles de reagrupamiento y neutralización), serán indicados por medio de paneles estándar

22.1.2. El comienzo de una zona de control estará indicado por un panel de aviso de fondo amarillo. A una distancia mínima de 25 metros el emplazamiento del puesto de control estará indicado por un panel idéntico de fondo rojo. El fin de la zona de control (alrededor de 25 metros más lejos) estará indicado por un panel de fondo beige con 3 barras transversales negras.

22.1.3. Toda zona de control (es decir la zona comprendida entre el panel de aviso amarillo y el último panel beige con 3 barras transversales) será considerada como Parque Cerrado y ninguna reparación ni asistencia pueden ser efectuadas en la Zona de Control.

22.1.4. La duración de la parada en cualquier zona de control, no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.

22.1.5. La hora ideal de registro queda bajo la responsabilidad de los pilotos, que pueden consultar el reloj oficial situado sobre la mesa del puesto de control.

22.1.6. Los comisarios de puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.

22.1.7. Los puestos de control comenzarán a funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo concursante.

22.1.8. Salvo decisión en contra del Director de Carrera, dejarán de operar 15 minutos después de la hora ideal de paso de la última motocicleta, aumentado con el plazo establecido para la exclusión.

22.1.9. Los pilotos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de los comisarios responsables de los puestos de control.

### 22.2. Señalización de los controles



22.2.1. La señalización obligatoria será la establecida en el Anexo N° 2

22.2.2. Todos los controles (controles horarios, de paso, salida y llegada de tramos cronometrados y stop) estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas, de acuerdo con los dibujos del Anexo N° 2.

22.2.3. La señalización del puesto de control se realizará por medio de tres paneles en la forma indicada en el Anexo N° 2.

NOTA: En caso de necesidad, la señalización de fondo amarillo podrá realizarse por medio de una bandera amarilla y la de fondo rojo por una bandera roja.

22.2.4. Control Horario

22.2.4.1. El comienzo de la zona de control será indicado por el dibujo n° 1 en un panel de fondo amarillo

22.2.4.2. El emplazamiento del puesto de control estará también indicado por el dibujo n° 1 sobre fondo rojo y el fin de la zona control por el dibujo n° 5 sobre fondo beige.

22.2.5. Control de paso

Se utilizarán paneles en forma idéntica a los utilizados en el C.H., pero sustituyendo el dibujo n° 1 por el n° 2.

22.2.6. Tramos cronometrados

22.2.6.1. El punto de salida estará indicado por el dibujo n° 3 en fondo rojo.

22.2.6.2. La llegada estará pre-señalizada por el dibujo n° 4 sobre fondo amarillo. La línea de llegada, donde se realizará el cronometraje, estará indicada por el dibujo n° 4 sobre fondo rojo.

22.2.6.3. Un panel Stop sobre fondo rojo estará colocado unos 300 metros más lejos. Encima de este panel deberán colocarse dos luces rojas intermitentes para optimizar su señalización.

22.3. Zona de Control

Todos los oficiales de los controles deberán estar identificados. En cada control el jefe de puesto deberá llevar un distintivo que permita su identificación.

22.4. Controles de paso

En estos controles identificados por los paneles indicados en el Anexo N° 2, los comisarios de puesto deben simplemente visar y/o sellar el carnet de control en el momento que les sea presentado por el equipo, pero sin anotar la hora de paso.

22.5. Controles horarios

En estos controles, los comisarios de puesto inscribirán en el carnet de control la hora de presentación del equipo. El cronometraje se realizará al minuto.

22.6. Procedimiento de control

22.6.1. El procedimiento de control empieza en el momento en que la motocicleta sobrepasa el panel amarillo de aviso de comienzo de la zona de control.

22.6.2. Entre el panel de aviso y la zona de control se prohíbe al piloto detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.

22.6.3. El cronometraje y la anotación de la hora en el carnet de control, sólo podrá realizarse si el piloto, así como la motocicleta se encuentran en la zona de control y en la inmediata proximidad de la mesa de control.

22.6.4. La hora de presentación es aquella en que el piloto presenta el carnet de control al comisario en funciones.



22.6.5. Este anotará en el Carnet de Control, bien manualmente o por medio de un aparato impresor la hora real de presentación del citado carnet.

22.6.6. La hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando al tiempo concedido para recorrer el sector de enlace, la hora de salida de este sector, estando expresados dichos tiempos en horas y minutos.

22.6.7. El piloto no incurre en ninguna penalización por adelanto si la hora de entrada en la zona de control corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación o al que le precede, excepto en el Control Horario de salida del rallye.

22.6.8. El piloto no incurre en ninguna penalización por retraso, si la hora de presentación del carnet al comisario en funciones corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación.

Ejemplo: Un piloto que deba pasar un control a las 18h58', no penalizará si su carnet de control es presentado entre las 18h58'00" y las 18h58'59"

22.6.9. Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada.

22.6.10. Un piloto penalizado por adelanto podrá, a criterio del Director de Carrera, ser neutralizado el tiempo necesario para volver a salir en el lugar que le corresponda.

22.6.11. En los controles horarios de llegada de fin de etapa, los pilotos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización.

22.6.12. Por último, cualquier infracción a las normas del Procedimiento de Control por parte de un piloto (y el hecho de entrar en una zona de control con un adelanto superior a 1 minuto antes del transcurso de la hora ideal de presentación) será objeto por parte del Jefe de Puesto de control, de un informe escrito que será tramitado inmediatamente por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos, que podrán imponer la sanción correspondiente.

22.7. Hora de salida de los controles

22.7.1. Cuando el sector de enlace siguiente no empiece en un tramo cronometrado, la hora de presentación inscrita en el Carnet de Control es a la vez la hora de llegada del sector de enlace y la hora de salida del siguiente sector.

22.7.2. En cambio, cuando un control horario está seguido de un control de salida de un Tramo Cronometrado, se aplicará el siguiente procedimiento:

a.) Los dos puestos estarán comprendidos en una sola zona de control, cuyos paneles estarán dispuestos de la siguiente forma:

a1.) Panel de aviso amarillo representando un cronómetro (comienzo de zona).

a2.) Unos 25 metros después un panel rojo representando un cronómetro (puesto de control horario).

a3.) A una distancia de 50 a 200 metros, panel rojo representando una bandera (salida del tramo cronometrado).

a4.) Por último, 25 metros más lejos, panel de fin de zona (tres barras transversales sobre fondo beige)

b.) En el control horario de llegada del sector de enlace, el comisario en funciones anotará en el carnet de control, por una parte la hora de presentación del piloto y por otra, la hora prevista de salida para el sector de enlace siguiente. Deberá



respetar un intervalo de 3 minutos con el fin de permitir al piloto prepararse para tomar la salida.

c.) Después de haber pasado el C.H., la motocicleta proseguirá inmediatamente hasta el control de salida del tramo cronometrado. El oficial responsable del puesto anotará en la ficha del tramo la hora de salida del mismo, que normalmente coincidirá con la hora prevista de salida para el sector de enlace. A continuación, el oficial dará la salida al equipo según el procedimiento previsto.

d) Si en caso de incidente, existe una divergencia entre las anotaciones, la hora de salida del tramo cronometrado dará fe, salvo decisión en contra de los Comisarios Deportivos.

#### 22.8. Eliminación de carrera. EXCLUSIÓN

Los pilotos están obligados a presentarse en todos los controles en el orden previsto y en el sentido del recorrido. Está igualmente prohibido circular marcha atrás en la zona de control.

22.8.1. Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto entre dos controles horarios o un retraso superior a 30 minutos al final de cualquiera de las secciones y/o etapas del rallye o incluso un retraso global (en las pruebas donde hay más de una etapa) de más de 60 minutos, entrañará la eliminación de carrera del piloto por el Director de Carrera. Para el cálculo del plazo de eliminación de carrera, será aplicado el tiempo real y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto).

22.8.2. Un adelanto sobre el horario ideal no permitirá en ningún caso reducir el retraso que provoca la eliminación de carrera. No obstante, las penalizaciones por adelanto en un control horario (un minuto por minuto) serán tomadas en consideración para calcular el retraso máximo que comporta la eliminación de carrera.

Ejemplos:

- SECTOR DE ENLACE "A"

Salida 12h00' – tiempo ideal 1h00' – hora de presentación 13h10'

Penalización por retraso:  $10' \times 10'' = 1'40''$

Retraso a registrar para la eliminación de carrera: 10'

- SECTOR DE ENLACE "B"

Salida 13h10' – tiempo ideal 1h30' – hora presentación 14h20'

Penalización por adelanto: 20'

- SECTOR DE ENLACE "C"

Salida 14h20' – tiempo ideal 2h00' – hora de presentación 16h30'

Penalización por retraso:  $10' \times 10'' = 1'40''$

Retraso a registrar para la eliminación de carrera: 10'

- TOTAL SECTORES "A" + "B" + "C"

- Penalización total (por retraso y adelanto):  $1'40'' + 20' + 1'40'' = 23'20''$

- Retraso a tener en cuenta para la eliminación de carrera:  $10' + 10' = 20'$

22.8.3. El plazo de eliminación de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por los Comisarios Deportivos a propuesta del Director de Carrera. Los pilotos deberán ser informados a la mayor brevedad posible.



22.8.4. La eliminación de carrera por sobrepasar el retraso máximo autorizado, sólo podrá ser aplicada al final de una sección o de una etapa.

#### 22.9. Controles de Reagrupamiento

22.9.1. Varias zonas de reagrupamiento podrán ser establecidas a lo largo del recorrido. Los controles de entrada y salida estarán sometidos a las normas generales que rigen para los puestos de control.

22.9.2. Estas zonas de reagrupamiento sirven para reducir los intervalos que se puedan producir entre los equipos como consecuencia de retrasos y/o abandonos. Es preciso pues, tener en cuenta la hora de salida del reagrupamiento y no la duración del mismo. Ejemplo: 120 vehículos en la salida del rallye.

Primer reagrupamiento de 4h. Hora de salida del reagrupamiento: 12h01'

"A" Hora ideal de llegada del vehículo nº 1 al reagrupamiento: 08h01'

Hora ideal de llegada del vehículo nº 120 al reagrupamiento: 10h00'

"B" Hora de presentación del vehículo nº 1 al reagrupamiento: 08h45'

Hora de presentación del vehículo nº 120 al reagrupamiento: 11h50'

(60 vehículos han abandonado durante esta parte del rallye)

"C" Hora de salida del vehículo nº 1: 12h01'

Hora de salida del vehículo nº 120: 13h00'

Las paradas respectivas han sido: para el vehículo nº 1: 03h16'

Para el vehículo nº 120: 01h10'

22.9.3. A su llegada a los controles de reagrupamiento, los equipos entregarán al Comisario del puesto su carnet de control y recibirán el nuevo carnet de control con la hora prevista de salida del reagrupamiento.

A continuación deberán inmediata y directamente conducir su vehículo al parque cerrado, y una vez en éste, deberán obligatoriamente parar el motor, excepto en el caso de un parque cerrado de reagrupamiento de duración igual o inferior a 10 minutos.

22.9.4. Después de un reagrupamiento las motocicletas tomarán la salida según su orden de llegada.

#### **Artículo. 23.- TRAMOS CRONOMETRADOS..-**

Los tramos cronometrados son pruebas de velocidad sobre carreteras cerradas al tráfico.

23.3. En el transcurso de los tramos cronometrados el uso de vestimenta apropiada, casco homologado, botas y guantes, es obligatorio.

23.4. Esta prohibido a los equipos circular en sentido contrario al tramo cronometrado.

23.5. La salida de un tramo cronometrado será dada con el vehículo parado y colocado en la línea de salida (con el equipo a bordo). Todo vehículo que no pueda arrancar dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de salida será eliminado de carrera y el vehículo será desplazado a un lugar seguro.

23.6. La salida de los tramos cronometrados será dada mediante un sistema de cuenta atrás. En todos los tramos cronometrados de un mismo rallye, el procedimiento de salida, salvo caso de fuerza mayor, deberá ser el mismo.



23.7. La salida de un tramo cronometrado a la hora inscrita en el carnet de control, sólo podrá ser retrasada por el comisario en funciones por causa de fuerza mayor.

23.8. En caso de retraso imputable al equipo, el comisario anotará una nueva hora de salida y el equipo será penalizado.

23.9. Una falsa salida, y especialmente una salida efectuada antes que la señal sea dada, será penalizada a razón de:

- Primera vez: tiempo adelantado + 10 segundos.
- Segunda vez: tiempo adelantado + 1 minuto.
- Tercera vez: exclusión.

23.10. La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel stop. El cronometraje se efectuará sobre la línea de llegada por medio de cronómetro con aparato impresor.

Estos aparatos serán doblados por cronómetros manuales (impresión no obligatoria).

En la llegada de los tramos cronometrados, los cronometradores deben situarse alineados con la línea de cronometraje indicada por un panel que represente una bandera a cuadros con fondo rojo.

23.11. Todo equipo que rehuse tomar la salida en un tramo cronometrado a la hora y en la posición asignada, será penalizado por los Comisarios Deportivos –a propuesta del Director de Carrera-. Esta penalización se podrá aplicar se realice o no el tramo cronometrado.

23.12. A una distancia aproximada de 300 metros después de la llegada, el equipo debe detenerse en el control STOP señalado por un panel rojo, con objeto de hacer anotar en su carnet de control su hora de llegada (hora, minuto, segundo y décima). Si los cronometradores no pudieran comunicar inmediatamente la hora exacta de llegada a los comisarios, estos pondrán solamente su visado sobre el carnet de control del tramo cronometrado del equipo, y los tiempos se anotarán en la neutralización o reagrupamientos siguientes.

23.13. Si por culpa del equipo, la anotación del tiempo no ha podido ser efectuada, se aplicará una penalización.

23.14. Los tiempos realizados por los participantes en cada tramo cronometrado, expresados en horas, minutos y segundos, serán sumados a las otras penalizaciones (de ruta, técnicas, etc.) expresadas también en tiempo.

23.15. Dentro de un tramo cronometrado está prohibido recibir asistencia. A propuesta del Director de Carrera, toda infracción será sancionada por los Comisarios Deportivos. Esta decisión solo podrá ser aplicada al final de una sección o etapa.

23.16. Interrupción de un Tramo Cronometrado

23.16.1. Cuando el desarrollo de un Tramo Cronometrado sea DEFINITIVAMENTE interrumpido antes del paso del último equipo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación del mismo que se obtendrá otorgando a todos los pilotos afectados por las circunstancias de la interrupción, el



tiempo que los Comisarios Deportivos –a su exclusivo criterio- consideren más idóneo.

23.16.2. Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo un equipo hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de carrera.

23.16.3. La aplicación de esta disposición es competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos, previa comunicación del Director de Carrera explicando los motivos de la interrupción.

23.16.4. A los pilotos afectados por la interrupción definitiva, a su paso por el Control Stop se les anotará en su Carnet de Control una hora de salida del mismo, uno cada minuto, a la que deberá sumarse el tiempo previsto que figure en el Carnet de Control. La suma de ambos tiempos será la hora de presentación en el Control Horario de fin de sector.

23.16.5. En el caso de que el Tramo Cronometrado no fuese interrumpido definitivamente y hubiese pilotos afectados por dicha interrupción, como consecuencia de las indicaciones de un Oficial de la prueba, los Comisarios Deportivos tomarán la decisión al respecto.

23.16.6. Por último, todo piloto responsable de una interrupción de carrera, en ningún caso, se podrá beneficiar de estas medidas. Le será, pues, retenido el tiempo que realmente haya realizado aunque éste fuese peor que los tiempos ficticios otorgados a los otros equipos.

23.17. Seguridad de los participantes

23.17.1. En caso de un accidente en el que no haya ningún herido que requiera atención médica inmediata, la señal OK del Road-Book debe ser claramente mostrada como mínimo a las tres motocicletas siguientes. Al piloto que no observe esta reglamentación, le será impuesta una penalización.

## **Artículo. 24.- PARQUE CERRADO.-**

### 24.1. Generalidades

Durante el régimen de Parque Cerrado está prohibido hacer cualquier reparación o reavituallamiento.

Los vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado:

24.1.1. Desde su entrada en un parque de salida (si existe), de reagrupamiento o de fin de etapa, hasta su salida de los mismos.

24.1.2. Desde su entrada en una zona de control hasta la salida de la misma.

24.1.3. Desde su llegada al final del rallye hasta que se acabe el plazo para la presentación de reclamaciones y sea autorizada la apertura del Parque Cerrado por los Comisarios Deportivos.

24.1.4. En el Parque Cerrado está prohibida la entrada de cualquier persona, salvo los oficiales de la prueba que tengan una misión en el mismo.

24.1.5. A la salida del rallye podrá ser previsto un Parque Cerrado de salida al cual deberán ser conducidos los vehículos, como máximo 4 horas antes de la salida.

24.1.6. Los equipos pueden entrar en el Parque Cerrado de salida 10 minutos antes de su hora de salida. Para salir de un Parque Cerrado de salida, de reagrupamiento o de fin de etapa, el equipo será autorizado a entrar en el Parque 10 minutos antes de su hora de salida. En el caso de que un Parque de



Reagrupamiento no dure más de 15 minutos, los equipos podrán permanecer dentro del mismo.

24.1.7. Solamente los oficiales del Parque y/o los miembros del equipo podrán empujar un vehículo de competición a la entrada, en el interior o a la salida de un Parque Cerrado de salida, de un C.H., de reagrupamiento o de etapa.

En el interior de un Parque Cerrado, la puesta en marcha de los motores se puede realizar por medio de una batería exterior. Esta operación únicamente puede ser realizada por los miembros del equipo. Esta batería no podrá ser transportada en el vehículo.

#### 24.2. Reparación en el Parque Cerrado

24.2.1. Si los Comisarios Técnicos de un rallye consideraran que el estado de una motocicleta llega a ser tan defectuosa que pueda afectar a la seguridad de la circulación por carretera; este vehículo debe ser obligatoriamente reparado en presencia de un Comisario Técnico.

24.2.2. El tiempo empleado en la reparación debe ser considerado como minutos de retraso, con el fin de evitar que un equipo busque reparar el tiempo así perdido. Si el tiempo perdido provoca un retraso respecto a la hora de salida que se hubiera previsto inicialmente, el piloto recibirá una nueva hora de salida después de la reparación.

24.2.3. Después de haber aparcado la motocicleta en el Parque Cerrado, el piloto deberá obligatoriamente parar el motor y abandonar inmediatamente dicho Parque Cerrado; a partir de ese momento, la entrada al mismo estará prohibida para el piloto.

### **Artículo. 25.- CLASIFICACIONES.-**

#### 25.1. Procedimiento para establecer las clasificaciones

Las clasificaciones se establecerán sumando los tiempos obtenidos en los tramos cronometrados y las penalizaciones en tiempo incurridas en los sectores de enlace, así como cualquier otra penalización que se exprese en tiempo.

#### 25.2. Publicación de resultados

25.2.1. En el transcurso del rallye las clasificaciones serán publicadas de acuerdo con el siguiente criterio:

Clasificaciones oficiosas: clasificaciones distribuidas por la dirección del rallye durante el desarrollo de una etapa.

Clasificación final provisional: clasificación publicada por la dirección del rallye al final del mismo.

Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

25.2.2. En todas las clasificaciones deben incluirse los resultados de los tramos cronometrados, así como las penalizaciones expresadas en tiempo.

### **Artículo. 26.- EMPATE EN UN RALLYE.-**

26.1. En caso de empate, será proclamado vencedor aquel que haya realizado el mejor tiempo en el primer tramo cronometrado. Si esto no fuera suficiente para deshacer el empate, se tomarían en consideración los tiempos del segundo tramo cronometrado y así sucesivamente.



Esta regla de desempate podrá ser aplicada en cualquier momento del rallye.

#### **Artículo. 27.- PODIUM.-**

Es obligatoria la presencia de los tres primeros clasificados en el podium de llegada.

#### **Artículo. 28.- RECLAMACIONES Y APELACIONES.-**

28.1. Toda reclamación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en el Código Deportivo de la RFME.

28.2. Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, adjuntando el importe de la caución reglamentaria establecida en el Reglamento Deportivo de la RFME y que no será devuelta si la reclamación es considerada injustificada.

28.5. Si la reclamación es injustificada y los gastos ocasionados por la reclamación son superiores al depósito efectuado, la diferencia será a cargo del reclamante. Por el contrario, si los gastos son inferiores, la diferencia le será devuelta.

28.6. Los concursantes tienen el derecho de apelación según lo indicado en el Código Deportivo de la RFME. El importe de la caución de apelación será el establecido para el año en curso.

28.7. Plazos de reclamación

Hasta media hora, como máximo, después de la publicación de la clasificación final provisional, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de la Competición o a los Comisarios Deportivos acompañando a cada reclamación el depósito reglamentario y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de licencia, el número de salida y el motivo de la reclamación.

28.8. Contra una decisión del Jurado, no puede hacerse ninguna reclamación; sin embargo, en ciertos casos, puede formularse una apelación tal como está previsto en el Código deportivo de la R.F.M.E.

#### **Artículo. 29.- ACTAS E INFORME FINAL**

29.1. Actas

Durante el desarrollo del rallye, las reuniones de Comisarios Deportivos se reflejarán en las correspondientes actas que deberán ser firmadas.

29.2. Informe Final

El Presidente de los Comisarios Deportivos es el responsable del envío a la RFME del informe final establecido por esta.

#### **Artículo. 30.- PUNTUACIONES.-**

30.1. En cada prueba puntuable se establecerán las siguientes clasificaciones:

- General Scratch, con todos los participantes.
- Open
- Pre-Open



La atribución de puntos se realizará de la siguiente forma:

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

#### Puntuación de marcas

1. Marca "A", 25 puntos para el Trofeo de Marcas.
2. Marca "A", 22 puntos para el Trofeo de Marcas.
3. Marca sin Licencia, 0 puntos para el Trofeo de Marcas.
4. Marca "B", 20 puntos para el Trofeo de Marcas.
5. Marca sin Licencia, 0 puntos para el Trofeo de Marcas.
6. Marca "C", 18 puntos para el Trofeo de Marcas.
7. Marca "A", 16 puntos para el Trofeo de Marcas.
8. Marca "C", 15 puntos para el Trofeo de Marcas.
9. Marca "D", 14 puntos para el Trofeo de Marcas.
10. Marca "E", 13 puntos para el Trofeo de Marcas.
11. Marca "A", 12 puntos para el Trofeo de Marcas.
12. Marca "A", 11 puntos para el Trofeo de Marcas, etc.

A las Marcas de motocicletas vencedoras se les expedirá el Diploma acreditativo del Título obtenido.

La Marca que no este en posesión de licencia RFME no puntuará ni bloqueará puntuaciones.

#### **Artículo. 31.- RESULTADOS**

30.1. Para la clasificación final del Trofeo, se sumarán los resultados obtenidos en el total de los rallyes celebrados.

31.2. Los casos de empate, se resolverán a favor del piloto que haya obtenido mayor número de primeros puestos; de seguir el empate, a favor del que haya obtenido mayor numero de segundos puestos; y así sucesivamente. En caso de persistir el empate, y en último caso, a favor del que tenga la menor suma de penalizaciones en todas las competiciones que los empatados se hayan clasificado conjuntamente.



## **Artículo. 32.- COMPOSICIÓN DEL JURADO. INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO**

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

### **32.1 Jurado. Composición.**

En todas las Competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un Presidente y de dos Comisarios Deportivos. El Presidente del Jurado y un miembro de éste serán nombrados por la R.F.M.E.; el otro miembro del Jurado será nombrado por el Club organizador.

### **32.2 El Presidente del Jurado**

El Presidente del Jurado será nombrado por la R.F.M.E. En caso de igualdad de los votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto de su Presidente será dirimente.

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

- < El Director de Carrera.
- < El Comisario Técnico.
- < El Cronometrador.
- < Los miembros de la Junta Directiva de la R.F.M.E.
- < Los miembros de la Comisión Permanente de la R.F.M.E.
- < Los miembros de la Comisión Delegada de la Asamblea General de la R.F.M.E.
- < El Delegado de la R.F.M.E. (en el caso de que no sea el Presidente del Jurado).
- < Todas aquellas personas que sean requeridas por parte del Presidente del Jurado.

### **32.3 El Director de la Competición**

Es nombrado por el Club organizador y debe poseer titulación y Licencia de Director de Competición y haber superado el curso organizado por la R.F.M.E. para obtener la calificación de Director de Competición para Campeonatos de España. Debe haber participado con éxito en un seminario específico para Directores de Competición de Campeonatos de España de Enduro, organizado por la Comisión de Enduro de la R.F.M.E.
















La participación en este seminario es obligatoria al menos cada tres años. Para los seminarios que se celebren en noviembre y diciembre, el periodo de 3 años comienza el 1 de enero del año siguiente.

Antes de ejercer como Director de Competición Titular, es obligatorio ejercer de Adjunto en cualquier otra competición puntuable para Campeonatos de España, anterior a la de su actuación.



## ANEXO Nº 2

### Señalización

	Principio de zona de control	Parada obligatoria	Fin de zona de control
CONTROL DE PASO	100 m. 	 Sello de Carnet de Ruta	
CONTROL HORARIO	100 m. 	 Sello de Carnet de Ruta	
CONTROL HORARIO SEGUIDO DE SALIDA DE TRAMO	100 m. 	50 a 200 m.  Sello de Carnet de Ruta	100 m.  Inscripción de la hora de salida en la ficha de cronometraje
SALIDA DE TRAMO		 Inscripción de la hora de salida	
LLEGADA DE TRAMO	100 a 150 m. 	150 a 300 m.  Fin de tramo Línea de cronometraje SIN DETENERSE	100 m.  PARADA (Inscripción de la hora de llegada en la ficha de cronometraje)