



REGLAMENTOS ENDURO FIM REP. DOM.

Campeonato 2014

RESEÑA

En este documento podrán encontrar cuáles son las reglas de juego para que todos los participantes del campeonato nacional de enduro dominicano, puedan prepararse y estar seguros de que tendrán una competencia limpia y juzgada bajo los mismos criterios para todos los corredores.

Cruceta Enduro Academy
Organizador Oficial

REGLAMENTO GENERAL ENDURO DE REP. DOM. 2014

CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO 2014

En el año 2014 representantes de cada una de las asociaciones de Enduro de la Rep. Dom. tomaron la decisión de que **Cruceta Enduro Academy** organizara el campeonato nacional de enduro, los cuales a su vez definieron que será un campeonato modalidad FIM y el cual contará con 7 carreras puntuables que se realizarán en diferentes puntos del país, sin oportunidad de descartar ninguna de las mismas.

Calendario de carreras 2014:

1ra: 16 de marzo

2da: 6 de abril

3ra: 11 de mayo

4ta: 13 de julio

5ta: 10 de agosto

6ta: 14 de septiembre

7ma: 12 de octubre

Categorías:

Para mejorar la competitividad del enduro nacional y promover la participación de menores de 18 años estaremos iniciando la categoría "Junior" en adición a las categorías integradas en la actualidad: "A", "MASTER A", "B", "MASTER B", "C" y "D".

Este año 2014 se realizará la distinción de cada categoría siendo estas identificadas por los colores de los fondos de las motos teniendo en cuenta las siguientes condiciones y normativas para la salida en cada carrera:

Cat. A – fondo rojo/blanco

Cat. Master A - fondo verde/blanco

Cat. B - fondo negro/blanco

Cat. Master B - fondo Amarillo/negro

Cat. C - fondo negro/amarillo

Cat. D - fondo blanco/negro

Cat. Junior - fondo blanco/rojo

CAPITULO 1

GENERALIDADES

La aplicación de este reglamento es obligatorio en todas las competencias oficiales de enduro que se realicen en la Rep. Dom. El organizador cuenta para normar: las asociaciones de enduro y la aplicación del presente reglamento.

Existirá: Comisión Nacional de Enduro (reglamentos, apelaciones, disciplina).

ART. 1.1 COMISION NACIONAL DE ENDURO

La Comisión Nacional de Enduro se compromete a:

- 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, así como aplicar sanciones administrativas o económicas si correspondiera.
- 2) Pedir a los organizadores de competencias la presentación con antelación de los Reglamentos.
- 3) Aprobar solicitud de nuevos clubes integrantes.
- 4) Aprobar la clasificación de pilotos.
- 5) Aprobar, redactar, introducir, eliminar y/o modificar los Reglamentos.

CAPITULO 2

NORMAS PARA LA COMPETENCIA

El objetivo de las competencias de enduro es integrar a la práctica del Motociclismo Deportivo a una gran masa de gente, así como el de preparar competitivamente a las categorías superiores. Todo organizador de una competencia no debe perder de vista estos objetivos. Cada año se realizarán los campeonatos que determinen las asociaciones. Se proclamará Campeón de una categoría al corredor que obtenga la mayor cantidad de puntos acumulados al finalizar las 7 carreras del campeonato. Todas las competencias que se realicen deberán cumplir irrestrictamente el presente reglamento y las Normas de Organización de Competencias.

ART. 2.1 PUNTAJE

El sistema de puntaje será por categoría:

1º lugar – 20 puntos	8º lugar – 7 puntos
2º lugar – 16 puntos	9º lugar - 6 puntos
3º lugar – 13 puntos	10º lugar - 5 puntos
4º lugar – 11 puntos	11º lugar - 4 puntos
5to lugar – 10 puntos	12º lugar - 3 puntos
6to lugar – 09 puntos	13º lugar - 2 puntos
7º lugar – 08 puntos	14º lugar - 1 punto

A partir del lugar 14, 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 (carreras puntuables) para un Campeonato Nacional de Enduro será el Campeón Nacional de Enduro

en su categoría. Al finalizar el Campeonato Nacional, se premiarán a los 2 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.

Sistema de puntos OVERALL: Al finalizar cada una de las carreras, los corredores que hayan obtenido menor cantidad de faltas irán clasificando para los puntos overall indistintamente la categoría a la que pertenezcan. Este puntaje es acumulado para realizar la premiación del campeón y sub-campeón al finalizar el campeonato y se detalla como sigue:

1º lugar 30 puntos	11º lugar 10 puntos
2º lugar 25 puntos	12º lugar 9 puntos
3º lugar 22 puntos	13º lugar 8 puntos
4º lugar 20 puntos	14º lugar 7 puntos
5º lugar 18 puntos	15º lugar 6 puntos
6º lugar 16 puntos	16º lugar 5 puntos
7º lugar 14 puntos	17º lugar 4 puntos
8º lugar 13 puntos	18º lugar 3 puntos
9º lugar 12 puntos	19º lugar 2 puntos
10º lugar 11 puntos	20º lugar 1 puntos

ART. 2.2 EMPATE

En caso de empate se procederá resolviendo a favor del que haya obtenido mayor número de primeros puestos. De subsistir el empate, la decisión se tomará 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 asociación que organice o participe de una competencia oficial, está obligada a conocer el presente Reglamento y sus Anexos, 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: el reglamento específico del campeonato, el reglamento particular de cada carrera y en los casos específicamente mencionados, por el reglamento FIM.

En el reglamento particular debe figurar al menos:

- a) El nombre del organizador.
- b) Una mención de que la competencia se realiza bajo las normas de este reglamento y de cualquier otro que se requiera.
- c) Lugar y fecha del evento, así como indicaciones sobre su acceso.
- d) La composición de la Comisión y el organizador de la prueba, sus teléfonos y correo electrónico.
- e) Tipo de competencia.
- f) Hora de salida.
- g) Todas las informaciones útiles concernientes al evento (longitud de vuelta, número de vueltas, número de pruebas especiales).
- h) La forma en que se comunicarán o avisarán los cambios en las carreras (reunión de pilotos, pizarra oficial, etc.)
- i) 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.
- j) Zona de no ayuda, corredor que reciba ayuda será descalificado.
- k) Toda asociación debe mandar su listado de miembros y directiva a crucetaenduroacademy@gmail.com.
- l) Uso del transponder, el que no lo use no tiene derecho a optar por trofeo ni puntaje para clasificar en el campeonato.
- m) El uso del GPS es opcional para el corredor que quiera utilizarlo.

ART. 2.5 MODIFICACIONES A LOS REGLAMENTOS PARTICULARES

Ninguna modificación deberá aportarse a los Reglamentos Particulares después de la salida del primer corredor, salvo decisión del organizador por razones climáticas, de fuerza mayor o de seguridad. Estas decisiones se comunicarán según el mecanismo detallado en el Reglamento Particular.

ART. 2.6 INSCRIPCIONES

Por el derecho de la inscripción, tanto el corredor como el 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 o la misma funcionará como pago de la carrera en la nueva fecha.

ART. 2.7 RECEPCION DE LAS INSCRIPCIONES

Las inscripciones definitivas deben hacerse vía las asociaciones, donde se indicará como mínimo los datos personales de los participantes (primer nombre, primer apellido, al menos inicial del segundo nombre), y los datos de la moto (marca, cilindraje, etc.), categoría a que postula y número asignado. Fecha y hora límite de inscripción, viernes a las 7:00pm antes de cada evento, vía correo a CRUCETAENDUROACADEMY@GMAIL.COM. 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. Cada asociación es responsable del pago de sus miembros, al igual que cada asociación está en la **OBLIGACION** del pago de al menos 10 corredores por evento independientemente estos participen o no.

ART. 2.8 CIERRE DE INSCRIPCIONES

El cierre de inscripciones se realizara de acuerdo a lo estipulado en el Reglamento.

ART. 2.9 NÚMERO DE COMPETIDORES

Cada uno de los eventos pueden 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, teniendo prioridad los pilotos que ya hubiesen obtenido puntos en previos eventos del corriente campeonato y los pilotos que estuvieron clasificados entre los primeros seis del año anterior.

ART. 2.10 RECHAZO DE INSCRIPCION

Toda inscripción que contenga datos falsos podrá ser considerada como nula: el firmante de la inscripción podrá ser amonestado y el caso será referido a la Comisión según corresponda. El 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. 2.11 INSCRIPCIONES CONDICIONADAS

El Reglamento Particular podrá prever la aceptación de inscripciones bajo ciertas reservas bien definidas, pudiendo comunicar al participante el rechazo a su solicitud. Asimismo, un piloto que se inscriba como socio de una asociación para optar a un menor valor, no siéndolo, será descalificado y pasado a la Comisión. 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 con el organizador del evento y entregar al mismo una lista de las personas a cargo, mecánicos y auxiliares que actuarán por ellas. Todas estas personas quedarán supeditadas a la autoridad de la Comisión, 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 el organizador.

ART. 2.12 VALOR DE LAS INSCRIPCIONES

Las asociaciones fijarán los valores de inscripción para cada Campeonato y no podrá ser modificado durante el año sin un acuerdo escrito de las asociaciones. Este año es de RD\$1,000 pesos.

ART. 2.13 RECORRIDOS

El trazado de una competencia podrá ser revisado (recorrido) con 24 horas de anterioridad al evento por las personas que Cruceta Enduro Academy determine. Los Reglamentos Particulares podrán prever la posibilidad de permitir a los participantes un reconocimiento del recorrido. Considerando los tiempos promedio reales de una carrera completa, no podrá ser inferior a una

hora ni superior a 10 horas. En casos especiales se podrá organizar una competencia de mayor o menor duración, lo que deberá ser anunciado en el Reglamento Particular de la carrera. Las pruebas especiales y/o los tramos cronometrados deberán estar fuera de las vías de tráfico público, marcando claramente el trayecto. Se evitará en lo posible los recorridos en 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).

CAPITULO 3

PARTICIPANTES

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

EDAD: Se considera que cumple con el requisito (edad) si lo hace en cualquier momento del año en curso (1 Enero al 31 de Diciembre).

ART. 3.1 CLASES DE PARTICIPANTES

Los participantes según su experiencia y resultados obtenidos, serán encasillados en: A, Master A, B, Master B, C, D y Junior

ART. 3.2 CATEGORIAS DE LOS PARTICIPANTES

Para mejorar la competitividad del Enduro Nacional, el campeonato se divide en categorías: A, Master A, B, Master B, C, D y Junior

Para que una categoría se forme necesitará de un mínimo de 4 pilotos en el primer cierre de inscripciones. De no contar con este número de inscritos, los pilotos deberán participar en la categoría inmediatamente superior, salvo la categoría A, a la cual no se puede ingresar sin haber obtenido el puntaje para pasar a la misma, teniendo así que quedarse en la categoría B, que es la que le sigue. El Reglamento específico de un campeonato podrá eliminar alguna categoría y refundirla de acuerdo a los parámetros señalados.

ART. 3.3 PARTIDA O LARGADA

ORDEN DE LARGADA GENERAL: La largada de los pilotos para la primera fecha del año se hará de acuerdo al Ranking del último campeonato. Los que no posean ranking anterior, serán sorteados dentro de su misma categoría.

Para la siguiente carrera se utilizará el ranking acumulado del campeonato y los que no posean ranking anterior, serán sorteados dentro de su misma categoría. Bajo ningún concepto está permitido largar corredores de grupos de categorías mezclados, por ejemplo: A con B o C con D.

ART. 3.4 LAS CATEGORIAS Y CLASIFICACIONES DE LOS PILOTOS

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

- a) Serán corredores “Junior” aquellos participantes menores a 18 años que no estén previamente inscritos en otra categoría, o sea cualquier nuevo corredor que no haya competido al menos medio año participando en la categoría D y tenga esta característica de la edad.
- b) Serán corredores “D” (NOVATOS) aquellos que nunca hayan participado en enduro del Campeonato Nacional. Deben permanecer en esa categoría por dos años.
- c) Serán corredores “C” (MEDIANOS) aquellos que hayan corrido en la Categoría D por dos (2) años, o que hayan optado por participar en esta categoría por iniciativa propia, así como el campeón y sub campeón de la Cat. D. al finalizar el campeonato.
- d) Serán corredores “B” (PRE-EXPERTOS) aquellos que hayan acumulado 60 o más puntos de por vida.
- e) Serán corredores “A” (EXPERTOS) aquellos que hayan acumulado 120 o más puntos de por vida.
- f) Serán corredores “M-A” (MASTER A) aquellos que tengan 40 años o más y que hayan participado por lo menos en un (1) ENDURO en la CATEGORIA “A”, cumpliendo con las características de haber acumulado 120 puntos o más.
- g) Serán corredores “M-B” (MASTER B) aquellos que hayan cumplido 40 años o más, y que no hayan participado nunca como corredor en la CATEGORIA “A”.
- h) Ningún corredor podrá inscribirse por decisión propia en las categorías A y B, si no tiene los puntos necesarios exigidos en cada una, con excepción de competidores internacionales que demuestren su experiencia. Para pasar a las categorías A y B el corredor debe haber cumplido la acumulación de puntos necesarios para ingresar en estas categorías.
- i) En el caso de corredores nuevos con más de 40 años cumplidos y que nunca hayan participado en algún enduro del campeonato nacional, pueden inscribirse directamente en la categoría Máster B.
- j) NO se efectuarán cambios de categorías una vez el corredor se haya inscrito en alguna de las categorías existentes y haya tomado salida en por lo menos una (1) carrera. O sea, ningún corredor podrá cambiar de categoría después de iniciado el campeonato.
- k) Ningún corredor podrá volver a la categoría inferior o anterior.

ART. 3.5 CONSIDERACIONES GENERALES PARA LAS CATEGORIAS

Los pilotos serán clasificados de acuerdo a los antecedentes que deberán proporcionar en la ficha de inscripción y los que obren en su poder. La autorización para el cambio de categorías no es necesaria cuando el cambio sea por edad. Casos especiales serán analizados por la Comisión De Enduro, pudiendo esta otorgar una autorización provisoria para un análisis de los resultados que si son desequilibrantes para la categoría, motivarán la descalificación del corredor y encasillamiento en la categoría inmediatamente superior, perdiendo los puntos logrados. Los pilotos del MotoCross deberán optar por categorías equivalentes, o categoría C. Si no cumple el quórum requerido, la categoría será eliminada de la carrera y sus participantes serán colocados en la categoría correspondiente a su ranking personal o a la inmediatamente superior, si no hay otra opción. El puntaje así obtenido por el corredor, será considerado para la categoría que compite normalmente. Las categorías que no completen cupo mínimo en las dos primeras fechas del Campeonato, serán eliminadas del mismo. Si una categoría se constituye menos del 60% del total de las competencias, no generará un Campeón.

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 por su tipo y estado de conservación no signifiquen un peligro para el piloto concursante o para los demás pilotos y público.

Todas las motos tendrán obligación de llevar un (1) porta número delantero y 2 laterales, uno a cada lado, con los números tipo FIM (definidos en el Anexo Números Oficiales) y fondos que les correspondan para este Campeonato y que se asignaron al inscribirse. Cada corredor será responsable de identificar su moto con los fondos y números oficiales, en caso contrario, no podrá recibir salida dentro de las carreras, perdiendo el importe de su inscripción. No serán aceptados números ilegibles, en mal estado o fuera de la norma indicada en el Artículo 4.2.

ART. 4.2 LICENCIAS DEPORTIVA Y NUMERACION

Cada piloto inscrito debe poseer una licencia de Cruceta Enduro Academy y en caso de ser un piloto extranjero que no resida en la Rep. Dom. podrá utilizar su licencia nacional de su país de origen.

Para obtener la licencia es necesario cumplir con los requisitos siguientes:

- a) Llenar solicitud de licencia y reservar número.
- b) Dos fotografías recientes, tamaño 2x2.
- c) Copia de la cédula de identidad y electoral.
- d) Pago de la cuota anual correspondiente a la categoría en que participará.

Categorías: A, Master A, B y Master B - RD\$1,000

Categorías: C, D y Junio - RD\$700

Los números en las motocicletas deberán ser de color contrastante y deberán colocarse en el frente y a ambos lados de la motocicleta. Las medidas mínimas de los números serán de 15 cm. de altura por 2.5 cm. de ancho del espacio. **El organizador podrá negar la salida a cualquier competidor que no cumpla con este requisito.** Los números no podrán ser ladeados y deberán cumplir con la norma FIM.

Al tramitar la licencia deportiva, se otorgará al piloto un número de acuerdo al libro de Registro Nacional de Enduro de su categoría, este número se deberá respetar en todas las competencias en que se participe, pues éste es considerado como número oficial único e irreplicable en cualquier categoría en el país y se distribuirá de la siguiente manera:

El Nº 1 será exclusivo para el Campeón absoluto de la categoría A del año anterior, sin embargo el piloto podrá seguir utilizando su número, por lo que el Nº 1 quedaría vacante, si este así lo prefiere.

Este número tendrá preferencia a ser seleccionado según el ranking del año 2013, luego los demás serán tomados según se vayan ocupando.

ART. 4.3 RESPONSABILIDAD

Por el hecho de inscribirse en una carrera organizada 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 , etc., liberando de esta manera de cualquier responsabilidad a la organización, asociaciones y Federación de Motociclismo.

ART. 4.4 CARTA RENUNCIA

Para participar en una temporada de competencias organizada de Enduro, cada participante deberá entregar una "Carta Renuncia" firmada, 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 Cruceta Enduro Academy 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 , etc. y que por lo tanto, los libera de cualquier responsabilidad al respecto. Esta carta de Renuncia estará disponible en el sitio Web de Cruceta Enduro Academy quien es el organizador oficial del Campeonato Nacional de Enduro 2014.

ART. 4.5 ACCIDENTES

Obligación de todo piloto participante: En caso de encontrar un corredor accidentado, debe prestarle inmediato auxilio, aunque esto le signifique retrasarse o abandonar la competencia. Esta disposición es obligatoria y pasarla por alto puede significar la inmediata descalificación del piloto en esa competencia y posteriores sanciones. En caso que un piloto se retrase por brindar ayuda a otro piloto accidentado se podrá acoger "Reclamo de Tolerancia Especial".

ART. 4.6 MARCACION DEL TERRENO

Los pilotos podrán ser instruidos en forma escrita u oral por el organizador (se indicará en el Reglamento Particular de cada competencia), en la reunión de pilotos o mediante un plano impreso explicativo agregado al Reglamento Particular, con las características específicas de la prueba, tipos de recorridos e información sobre obstáculos o dificultades notables que puedan haber; así como 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. Cinta Amarilla avisando anticipadamente Zona de Peligro. Los cambios de dirección deberán marcarse en forma destacada con la cinta correspondiente. Si hay dos marcas paralelas continuas o enfrentadas, se considerará puerta, es decir, paso obligado. Ningún corredor por motivo alguno, podrá circular teniendo la cinta de color que indica el derecho a su izquierda, o la que indica el lado izquierdo a su derecha, ya que ello implica estar haciéndolo en contra del sentido de marcha, con riesgo inminente de provocar un serio accidente. Su incumplimiento es penalizado con descalificación del piloto. La ruta de una Prueba Especial no deberá de ser dejada por ninguna razón. No existe margen para circular del lado equivocado de las cintas. Si un piloto se saliera de la ruta oficial sin retomarla en el lugar que la abandonó, o manejara en contra sentido, será sancionado

con un (1) minuto y/o descalificación. En los tramos de enlace tampoco se permitirá salirse del recorrido señalado, entrar a lugares cubiertos o cerrados bajo pena de descalificación. Si con motivo de circular en contra del circuito se produjera un accidente, la pena es descalificación y la señalización usada para el marcaje deberá estar hecha de material a prueba de agua.

ART. 4.7 SECTORES IMPRACTICABLES

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

ART. 4.8 TIPO DE COMPETENCIA

El Campeonato Nacional será tipo "FIM".

FIM: Sistema de carrera con varios tramos especiales, caminos vecinales, trillos y zonas de abastecimiento, que los corredores recorren en varias oportunidades dependiendo de la categoría.

ART. 4.9 DESARROLLO DE LA COMPETENCIA

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

ART. 4.10 DETENCION PREMATURA DE UN EVENTO

Si un evento es interrumpido por el organizador de carrera, este no podrá ser repetido. Si un evento es interrumpido antes de que el 20% de los pilotos no haya completado por lo menos la mitad de la competencia, este será declarado nulo (no válido). Si un evento es interrumpido después que el 20% de los pilotos haya completado más de la mitad de la competencia, el organizador decidirá si declarar válido el evento y que puntuaciones. Esta norma podrá ser implementada, para cada categoría de corredores.

ART. 4.11 RESULTADOS

Una vez finalizada la prueba y consolidado 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 oficial luego de dos horas pasada la premiación.

ART. 4.12 PREMIACIONES

Se premiarán los cinco primeros lugares de cada categoría en cada fecha.

ART. 4.13 CEREMONIA DE PREMIACIÓN

La Ceremonia de Premiación se efectuara a más tardar 2 horas después de la llegada del último corredor. En caso de que el organizador tarde mayor tiempo a lo previsto, este no tendrá ninguna penalidad.

ART. 4.14 DURACIÓN DEL EVENTO

Se considerará como duración del evento, desde el momento del cierre de inscripciones hasta 2 horas de 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. 4.15 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 obligatorio, avisar del extravío de ésta al Director de la prueba o al personal a cargo de la recepción de las tarjetas, a más tardar una hora después de llegado el último competidor. Quien no cumpla esta disposición se hará acreedor a una multa inmediata de \$200. La organización podrá, según los medios con que cuente, intentar el rescate de pilotos accidentados, pero de ninguna manera está obligado a hacerlo con motocicletas averiadas o accidentadas.

ART. 4.16 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. 4.17 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. Las autoridades de la prueba podrán sancionar de inmediato las faltas a este artículo, inclusive con multas en dinero.

ART. 4.18 LLEGADA

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

ART. 4.19 CRONOMETRAJE

El tiempo en carrera de las pruebas especiales serán medidos en: minutos, segundos y centésimas.

ART. 4.20 CEDA EL PASO

Toda motocicleta alcanzada se considera motocicleta pasada 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.

ART. 4.22 CONTROLES DE PASO

Los controles de paso se harán por firma en las tarjetas de cada participante, así como en la planilla, o cualquier otro método que estipule el organizador de la competencia. 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. Los Controles de Paso 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.

ART. 4.23 ZONA DE COMPUTO

Es el recinto cerrado donde se consolidan los resultados de la competencia, en donde queda estrictamente delimitado a dos miembros de las asociaciones y quien el organizador designe. Queda totalmente prohibido el distraer al personal de cómputos para indagar por resultados, hasta estos no sean publicados.

CAPITULO 5

RECLAMOS

ART. 5.1 DERECHO DE RECLAMACION

El derecho de reclamación corresponde sólo a los concursantes o al Delegado de la asociación la cual pertenece. Organizador de la Prueba pueden actuar de oficio, incluso en el caso de que no se les presente ningún reclamo

ART. 5.2 PRESENTACION DE LAS RECLAMACIONES

Toda reclamación de parte de los participantes deberá ser por escrito y estar acompañadas de RD\$500 para que las mismas puedan ser procesadas, (no se aceptan reclamos en grupo). Este reclamo y su depósito serán recibidos durante el evento por el organizador y posterior a este (en el último ck) a este mismo oficial. Es deber del reclamante cumplir con lo anterior para que su reclamo sea visto. Este valor se devolverá en caso de ser fallado positivamente el reclamo. Las reclamaciones deben ser presentadas sólo al organizador de la carrera, o en su ausencia a un integrante de la organización.

ART. 5.3 PLAZOS DE RECLAMACION

Los reclamos en contra de los competidores inscritos o sus motos deben presentarse a más tardar en el último ck. Reclamos contra la carrera, pilotos o sus resultados, hasta 2 horas después de

hacerse públicos los resultados de la competencia. Como “término de la carrera” se entenderá cuando el organizador de la Prueba así lo anuncie, nunca antes de que el último piloto cronometrado entregue su tarjeta. La forma de contactar al Director de la Prueba debe detallarse en el Reglamento Particular (teléfono y mail).

ART. 5.4 APELACION

Si el competidor no estuviese conforme con el fallo del organizador, este será llevado a la Comisión De Enduro, pudiendo apelar por escrito junto con un pago en efectivo de RD\$ 1,000 a más tardar 24 horas de conocido el fallo del organizador. El organizador de la Prueba será el encargado de recibir y hacer llegar esta apelación a la Comisión. Las decisiones de la Comisión son definitivas y constituyen la última instancia. Si el competidor continúa con diferencias a las indicadas, la Comisión tiene la facultad de sancionarlo.

ART. 5.5 DESCALIFICACION

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

1. Conducir sin casco en cualquier momento desde el inicio hasta el término de la prueba.
2. Comportamiento anti-deportivo en cualquier lugar de la competencia, palabras obscenas, groseras, imprudencias, etc., (sujeta a sanciones mayores según Comisión)
3. Ayuda externa en lugares no autorizados.
4. Estar acompañado por otro piloto (mochilero).
5. Manejar fuera de la ruta establecida.
6. Manejar contra el sentido del tránsito en cualquier área del evento.
7. Acortar el trayecto en una prueba especial.
8. No respetar las leyes de tránsito.
9. Alterar una tarjeta de control horario, de control de paso o usar la tarjeta de otro piloto (conducta sujeta a sanciones mayores según Comisión).
10. No pasar por un control horario.
11. No transitar o no detenerse en un control de paso.
12. Practicar el recorrido de una prueba especial con un vehículo de ruedas.
13. Participar bajo los efectos del alcohol o drogas (Conducta sujeta a sanciones mayores según Comisión).
14. Suplantación de corredor o Cambio de motocicleta durante la competencia (conducta sujeta a sanciones mayores según Comisión).
15. Cualquier otra conducta no especificada, pero que a juicio de la Comisión sea merecedora de sanción de 1 minuto o descalificación.

Art. 5.6 INFORME DE INFRACCIONES

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

ART. 5.7 SEGURIDAD

Es obligatorio el uso de casco protector, guantes, lentes, rodilleras y botas de enduro o cross como mínimo. Durante la competencia el casco debe tener cerrada la correa de seguridad. 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 los puños. Los pilotos que no cumplan las especificaciones técnicas no largan.

ART. 5.8 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 puesto para su publicidad, la que deberá ser provista por ellos. Si un corredor se negara a utilizarla deberá cancelar RD\$2,000 por carrera. Su no cancelación dará lugar a no permitirle la partida o descalificación si el hecho es comprobado posteriormente a la largada.

CAPITULO 6

GENERALIDADES

Todas las competencias sistema FIM que se desarrollen en el país se regirán por el presente Reglamento, en la medida que no se contrapongan, (en este caso prevalecerá el presente documento) 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 que autoriza a cualquier piloto extranjero participar y obtener puntaje.

ART. 6.1 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 20 millas 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 10 horas (CH).

ART. 6.2

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 1 falta 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 60 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 al organizador confirme la exclusión de un piloto a éste no le será permitido arrancar.

ART. 6.3

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 1 falta.

ART. 6.4

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.

ART. 6.5 ABASTECIMIENTOS

1. Ningún tiempo extra será otorgado para los abastecimientos de combustible, ellos deben ser llevados a cabo en el tiempo de carrera.
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.
3. El abastecimiento de combustible será permitido en cada Control Horario (CH), entre las banderas blancas y amarillas a excepción de aquellos identificados como "Sin Asistencia".

CAPITULO 7

ART. 7.1 FUNCIONAMIENTO Y CONTROL

CONTROLES HORARIOS (CH) Los controles horarios estarán ubicados en:

- En el área de salida al comienzo de cada día de carrera.
- Al final de cada día de carrera.
- 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 millas, estas serán medidas con exactitud.
- La distancia entre dos controles horarios no debe ser mayor de 20 millas ni menor a 3millas.
- La velocidad promedio entre un control horario y el siguiente no deberá de exceder las 36 millas/h.
- En caso de fuerza mayor (ej. empeoramiento de las condiciones atmosféricas), el organizador de la 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.

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

ART. 7.2 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.

Un cronometro de 1ª clase con lectura de 1/5 o 1/10 de segundo con doble mecanismo de split/stop.

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.

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

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

El cronometrador encargado de las tomas de los tiempos en un evento, 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.

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

ART. 7.3 TARJETA DE CONTROL HORARIO Y TARJETA DE CONTROL DE PASO

Las tarjetas de Control Horario y las Tarjetas de Control de Paso para el día serán entregadas a los pilotos. 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 el organizador. La inobservancia de esta regla acarreará la descalificación.

El tiempo teórico de recorrido de cada sección, será comunicado por el organizador el día antes de la carrera.

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.

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. Correrá el riesgo de que no esté en la hoja del juez.

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.

ART. 7.4 INDICACIÓN DE LOS CONTROLES HORARIOS (CH)

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

ART. 7.5 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 1 falta, 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.

ART. 7.6 CALCULO DE LAS PENALIZACIONES A LOS CONTROLES HORARIOS

Cada CH constituye una prueba separada. El piloto que no respete el tiempo permitido entre un CH y el siguiente será penalizado con 1 falta por cada minuto de retraso o de adelanto, acorde con el horario registrado.

ART. 7.7 TIEMPO MAXIMO

El piloto que llegue a cualquier control horario con más de 60 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 organizador tome la decisión final.

ART. 7.8 RECLAMO DE TOLERANCIA ESPECIAL

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

ART. 7.9 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.

ART. 7.10 PRUEBAS ESPECIALES (PE)

El recorrido de PE en el caso de las Especiales de Cross. El organizador puede cambiar 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 dos pruebas especiales por día (con la excepción de fuerza mayor el día del evento).

Opcional Se efectuarán por lo menos una prueba en circuito cerrado (cross test), especialmente preparada para este fin. De 1 a 5 millas 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 las 36 millas/h.

Se efectuará por lo menos una prueba especial de Enduro cada día de competencia. La distancia mínima para estas pruebas será de 1 milla y la máxima de 5 millas. 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, solamente en las vuelta(s) sucesiva(s). No será permitido practicarlas con vehículos de ruedas, los infractores serán penalizados con la descalificación. Estas pruebas deberán estar señalizadas en caso de tener tramos peligrosos. El recorrido deberá ser seleccionado de manera que la velocidad promedio no exceda las 36milla/h. Si algún piloto excediera esta velocidad, la prueba será eliminada en las vueltas siguientes. 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.

ART. 7.11 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.

ART. 7.12 LISTADO DE PENALIZACIONES

TIEMPO

Las pruebas FIM considerarán las siguientes penalizaciones:

- a) Por cada minuto de retraso sobre la hora teórica en la línea de salida - 1 minuto
- b) Llegar adelantado a un control horario, por cada minuto - 1 minuto

- c) Detenerse entre las banderas amarillas y la mesa de control en los controles horarios - 1 minuto
- d) Llegar retrasado a un control horario por cada minuto - 1 minuto

ART. 7.13 PRUEBAS ESPECIALES

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: 1 falta

CAPITULO 8

REGLAS GENERALES

ART. 8.1 OFICIALES

Los Oficiales encargados de anotar las irregularidades deberán indicar dichas faltas al organizador. Solamente estos Oficiales de la Carrera podrán informar dichas irregularidades.

ART. 8.2 ACEPTACION DE LAS DECISIONES OFICIALES

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

ART. 8.3 INTERPRETACION DE LOS REGLAMENTOS

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